CCX

429062

МОРСКОЙ

СБОРНИКЪ

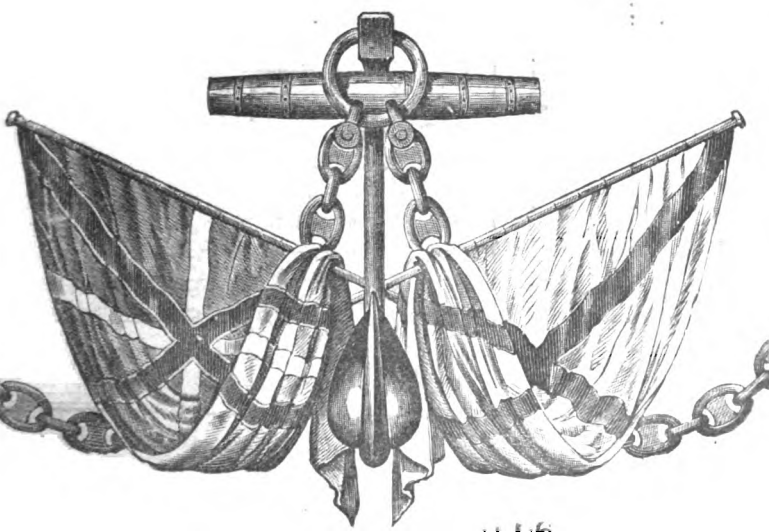
№ 9

СЕНТЯБРЬ

1885.

9-10

D'02



DUP[illegible] JAN 1886

LIB CONG

Digitized by Google

Для сличенія шкалъ баром. Миллиметры.	въ дюймахъ	Для сличенія калибра орудій и толщины брони. Сантиметры	въ дюймахъ
712	28,03	1	0,39
13	07	2	0,79
14	11	3	1,18
15	15	4	1,58
16	19	5	1,97
17	23	6	2,36
18	27	7	2,76
19	31	8	3,15
720	35	9	3.54
21	39	10	3,94
22	43	11	4,33
23	47	12	4,73
24	50	13	5,12
25	54	14	5.51
26	58	15	5,91
27	62	16	6,30
28	66	17	6,69
29	70	18	7,09
730	74	19	7,48
31	78	20	7,87
32	82	21	8,27
33	86	22	8,66
34	90	23	9.06
35	94	24	9.45
36	98	25	9,84
37	29,02	26	10,24
38	06	27	10,63
39	10	28	11,02
740	14	29	11,42
41	17	30	11,81
42	21	31	12,20
43	25	32	12,60
44	29	33	12,99
45	33	34	13.39
46	37	35	13,78
47	41	36	14.17
48	45	37	14,57
49	49	38	14,96
750	53	39	15,35
51	57	40	15,75
52	61	41	16,14
53	65	42	16.54
54	69	43	16,93
55	72	44	17,32
56	76	45	17,72
57	80	46	18,11
58	84	47	18,50
59	88	48	18,90
760	92	49	19,29
61	96	50	19,69
62	30,00	51	20.08
63	04	52	20,47
64	08	53	20,87
65	12	54	21,26
66	16	55	21,65
67	20	56	22,05
68	24	57	22,44
69	28	58	22.84
770	32	59	23,23
71	35	60	23,62
72	39	61	24,02
73	43	62	24,41
74	47	63	24,80
75	51	64	25,20
76	55	65	25,60
77	59	66	25,99
78	63	67	26,38
79	67	68	26,77
780	71	69	27.17
81	75	70	27,56
82	79	71	7,95
83	83	72	28,35
84	87	73	28,74
85	91	74	29,13
86	95	75	29,53
87	98	76	29,92
88	31,02	77	30,32

Для сличенія разныхъ мѣръ.

Мѣры написанныя въ первой строкѣ.	Миллиметры въ дюймахъ.	Метры въ футахъ.	Кв. метры въ кв. футахъ.	Килограммы въ русск фунт.	Килограммы въ пудахъ.	Франц. тонны въ пудахъ	Кабельтовы въ метрахъ.	Англ. фунт. въ русск. фунт.	Англ. центнеры въ пуд.	Англ. тонны въ пудахъ.	Давл. въ кил. на 1 кв. сант. въ фунт. давл. на 1 кв. дюйм.	Давл. въ кил. на 1 кв. миллим. въ тонн. давл. на 1 кв. дюйм.	Килограммометры въ пудофутахъ.	Гр. Цельзія въ гр. Реомюра.	Мѣры написанныя въ первой строкѣ.
1	0,0394	3,2809	10,7643	2,442	0,0610	61,05	182,88	1,1076	3,1014	62,03	15,754372	0,6348	0,2003	0,8	1
2	0,0787	6,5619	21,5286	4,884	0,1221	122,10	365,75	2,2154	6,2028	124,06	31,508744	1,2696	0,4006	1,6	2
3	0,1181	9,8427	32,2929	7,326	0,1832	183,15	548,63	3,3230	9,3042	186,08	47,263116	1,9044	0,6009	2,4	3
4	0,1575	13,1236	43,0572	9,768	0,2442	244,20	731,51	4,4308	12,4056	248,11	63,017488	2,5392	0,8012	3,2	4
5	0,1969	16,4045	53,8215	12,210	0,3053	305,25	914,38	5,5384	15,5070	310,14	78,771860	3,1740	1,0015	4,0	5
6	0,2362	19,6854	64,5858	14,652	0,3963	396,30	1097,26	6,6460	18,6083	372,16	94,526232	3,8088	1,2018	4,8	6
7	0,2756	22,9663	75,3501	17,094	0,4274	427,35	1280,14	7,7538	21,7097	434,19	110,280605	4,4436	1,4021	5,6	7
8	0,3150	26,2472	86,1144	19,536	0,4884	488,40	1463,01	8,8615	24,8111	496,22	126,034977	5,0784	1,6024	6,4	8
9	0,3543	29,5281	96,8787	21,978	0,5495	549,45	1645,89	9,9692	27,9125	558,25	141,789349	5,7132	1,8027	7,2	9
10	0,3937	32,8090	107,6430	24,420	0,6105	610,50	1828,77	11,0764	31,0139	620,28	157,543721	6,3480	2,0030	8,0	10

Digitized by Google

МОРСКОЙ

СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ

УЧЕНАГО ОТДѢЛЕНІЯ МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

Редакторъ Генералъ-Маіоръ Н. Зеленой.

Томъ CCX

№ 9.

Сентябрь.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Морскаго Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1885.

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R 1910 L

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.
С.-Петербургъ, 31 Августа 1885 г.

Digitized by Google

Оглавленіе № 9

Морскаго Сборника 1885 года.

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Высочайшіе приказы по Морскому вѣдомству 1
Приказы Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала . 5
Пенсіи и Отчеты эмеритальной кассы Морскаго вѣдомства . 12
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи 37
Положеніе объ управленіи Морскимъ Вѣдомствомъ и Штаты Министерства и портовыхъ управленій . . . . (1—117)

Извѣстія о плаваніи нашихъ судовъ за границею: фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» (1); клиперъ «Пластунъ» (4); клиперъ «Забіяка» (6); фрегатъ «Мининъ» (16);

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Казенныя заготовленія въ нѣкоторыхъ иностранныхъ государствахъ, преимущественно по морскому вѣдомству. Генералъ-Маіоръ А. ЛИНДЕНЪ 1
Опредѣленіе разности долготъ Николаева и Батума въ 1884 году. Астрономъ Н. КОРТАЦЦИ 53
Русскій флотъ на Черномъ морѣ. К. ГОЛОВИЗНИНЪ . 59
О крѣпости листовъ и заклепокъ мягкой стали употребляемыхъ въ кораблестроеніи. Э. ГУЛЯЕВЪ. 97
Состояніе Англійскаго военнаго флота къ 1 января 1885 г. П. МОРДОВИНЪ 117

БИБЛІОГРАФІЯ.

Новыя книги 1
Указатель статей морскаго и техническаго содержанія въ иностранныхъ періодическихъ изданіяхъ. 3

Digitized by Google

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

МОРСКОЕ ДѢЛО ЗА ГРАНИЦЕЮ.

Маневры англійской эскадры спеціальнаго назначенія: *Ночная атака эскадры миноносками; раздѣленіе эскадры на два непріязненныхъ отряда и переходъ изъ залива Бляксудъ въ Бельфастъ; маневры на пути въ Портлендъ; расформированіе эскадры спеціальнаго назначенія и распредѣленіе судовъ для будущихъ плаваній; программа вопросовъ адмирала Горнби по поводу бывшихъ маневровъ; различныя мнѣнія по поводу бывшихъ маневровъ (1);* **Стоимость найма англійскихъ коммерческихъ крейсеровъ (19).** **Военное судостроеніе заграницею и иностранные флоты:** *бюджетъ англійскаго флота на 1885—86 годъ и Гобартъ-Паша (21); броненосецъ Rodney (27); посыльныя суда Surprise и Alacrity (28); минные крейсеры Scout и Serpent (31); броненосецъ Cyclops, корветъ Pylades, шлюпъ Icarus и пароходъ Albert (33); новое распредѣленіе судовъ англійскаго паровою резерва и статистика военнаго судостроенія за 1880—84 годы (34); потопленіе парохода Cheerful минныхъ пароходомъ Hecla (36); италіянскій броненосецъ Francesco Morosini (39); германская практическая эскадра (40); корветъ Nixe, пароходъ Nachtigal и парусныя яхты Lust и Liebe (41); личный составъ и плавающія суда германскаго флота въ мать 1885 года (42); морское образованіе въ Германіи (43); бельгійскій авизо Ville d'Anvers (44); шведскій корветъ Freya (44); новые проекты американскихъ крейсеровъ (46).* **Минное дѣло:** *Англія—правила о храненіи миноносокъ; новая миноноска завода Ярроу; опыты съ жидкимъ топливомъ (47); Франція—заказъ новыхъ миноносокъ; миноносцы авизо Couleuvrine и Dague; новый опытъ плаванія миноносокъ по внутреннимъ водамъ; гибель двухъ миноносокъ (50); Германія—новыя миноноски (51).* **Артиллерія:** *законы пробиванія желѣзныхъ броневыхъ плитъ (52); изготовленіе и передѣлка новыхъ орудій въ Англіи (54); пушечный заводъ Крупна и новый заказъ Турецкаго правительства (59).* **А. Шленко.** **Разныя извѣстія:** *Металлъ Дельта (60); нѣкоторыя особенности по управленію судами въ германскомъ военномъ флотѣ (61).*

Въ этой книжкѣ замѣчены слѣдующія опечатки:

На 85 страницѣ Неофиц. отдѣла, въ 12 строкѣ сверху, вмѣсто канковъ напечатано каковъ.

Въ таблицѣ 1-й къ статьѣ «О крѣпости листовъ и заклепокъ мягкой стали», въ 8-мъ столбцѣ, вмѣсто удлиненіе напечатано удлиненіе

Въ 9-мъ столбцѣ той же таблицы, вмѣсто планки напечатано плаки.

Въ таблицѣ 2-й къ той же статьѣ въ 1-мъ столбцѣ, вмѣсто 10,2 напечатано 1,02.

Digitized by Google

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

въ 1885 году

МОРСКАЯ ГАЗЕТА

„КРОНШТАДТСКІЙ ВѢСТНИКЪ“

БУДЕТЪ ВЫХОДИТЬ ПО ПРЕЖНЕМУ

ТРИ РАЗА ВЪ НЕДѢЛЮ:

По Воскресеньямъ, Средамъ и Пятницамъ.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА:

Безъ доставки:		Съ доставкою и пересылкою.	
На годъ . . .	7 р. — к.	На годъ . . .	8 р. — к.
— полгода . .	4 » — »	— полгода . .	5 » — »
— 3 мѣс. . .	2 » — »	— 3 мѣс. . .	2 » 50 к.
— 1 мѣс. . .	— » 70 »	— 1 мѣс. . .	1 » — »

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ С.-Петербургѣ: въ книжныхъ магазинахъ Н. Фену и К° и Н. Мартынова.

Въ Кронштадтѣ: въ конторѣ редакціи, при типографіи «Кронштадтскаго Вѣстника», на Соборной площади въ домѣ Никитина.

Digitized by Google

Digitized by Google

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 240. На яхтѣ «Держава», 30-го іюля 1885 года.

производятся: на основаніи ст. 33 и 35 положенія о морскомъ цензѣ, въ контръ-адмиралы: командиръ корвета «Соколъ», капитанъ 1-го ранга **Манто**, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундиромъ и пенсіею по положенію; *за выслугу лѣтъ*, въ штабсъ-капитаны: корпуса инженеръ-механиковъ поручикъ **Дьячковъ**, со старшинствомъ съ 13-го сего іюля.

Государь Императоръ, произведя 23-го сего іюля, на Транзундскомъ рейдѣ, Высочайшій смотръ отрядамъ: Морскаго училища и учебному минному и 28-го іюля, на Гельсингфорскомъ рейдѣ, практической эскадрѣ и шхерному отряду, и изволивъ найти наружный видъ всѣхъ судовъ въ совершенномъ порядкѣ, а при посѣщеніи фрегата «Свѣтлана» и броненоснаго корабля «Петръ Великій», оставшись вполнѣ доволенъ отличнымъ состояніемъ этихъ судовъ, здоровымъ и бодрымъ видомъ ихъ командъ и отчетливымъ исполненіемъ разнородныхъ ученій,—изъявляетъ Свою душевную признательность Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу Алексію Александровичу; Монаршую благодарность—Временно-Управляющему Морскимъ министерствомъ, вице-адмиралу

Digitized by Google

Чихачову; командующему практическою эскадрою, вице-адмиралу **Пилкину**; Высочайшее благоволеніе—Свиты Его Императорскаго Величества, контръ-адмираламъ: исправляющему должность флагъ-капитана Его Величества—**Головачеву** и начальнику Морскаго училища—**Арсеньеву**; контръ-адмираламъ: командующему шхернымъ отрядомъ судовъ практической эскадры—**Корнилову**, младшему флагману практической эскадры—**Купріянову** и начальнику отряда судовъ Морскаго училища—**Гадду**, а также всѣмъ командирамъ и офицерамъ судовъ, стоявшихъ на упомянутыхъ рейдахъ; нижнимъ же чинамъ Его Величество жалуетъ: унтеръ-офицерамъ—по *рублю*, а рядовымъ—по *пятидесяти* копѣекъ на человѣка.

Умершій *исключается изъ списковъ*: состоящій по адмиралтейству подпоручикъ **Вочковъ**.

№ 241. Красное село, 5-го августа 1885 года.

Производятся въ вице-адмиралы: контръ-адмиралы, командиръ 7-го флотскаго экипажа—**Хоменко**, командиръ 1-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала Константина Николаевича экипажа—**Крузенштернъ**; въ контръ-адмиралы: капитанъ надъ практическимъ портомъ въ Одессѣ—**Нарбутъ** и **Ивановъ 2-й**, всѣ четыре—на основаніи ст. 33 и 35 положенія о морскомъ цензѣ, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундирами и пенсіями по положенію; въ капитаны 2-го ранга: капитанъ-лейтенантъ **Корниловъ 2-й**; въ подполковники: состоящій по адмиралтейству капитанъ **Корконосовъ**, послѣдніе два—съ увольненіемъ, по болѣзни, отъ службы, съ мундирами и пенсіями по положенію; *за выслугу лѣтъ*, въ штабсъ-капитаны: корпуса инженеръ-механиковъ поручикъ **Быковъ**, со старшинствомъ съ 17-го апрѣля сего года.

Назначаются: капитаны 1 го ранга: **Геркенъ**—командиромъ 7-го флотскаго экипажа и **Мессеръ**—командиромъ 1-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала Константина Николаевича экипажа.

Digitized by Google

ОПРЕДѢЛЯЮТСЯ *въ службу*: отставной прапорщикъ **Добровольскій**—подпоручикомъ по адмиралтейству.

УВОЛЬНЯЮТСЯ *отъ службы* по прошенію: корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ **Дилле**.

УМЕРШІЕ *исключаются изъ списковъ*: капитанъ 2-го ранга **Зенковъ** и лейтенантъ **Мещерскій 2-й**

№ 242. Станція Домброво, 15-го августа 1885 года.

ПЕРЕВОДИТСЯ: гвардейскаго экипажа лейтенантъ **Голиковъ 1-й**—въ Черноморскій флотъ.

УВОЛЬНЯЮТСЯ *отъ службы, по болѣзни*: капитанъ 2-го ранга **Давыдовъ 4-й**, лейтенантъ **Кузьминъ**, капитаномъ 2-го ранга; корпуса корабельныхъ инженеровъ капитанъ **Половецъ**, всѣ три—съ мундирами и пенсіями по положенію.

Государь Императоръ, усмотрѣвъ изъ военно-суднаго дѣла Кронштадтскаго Военно-Морскаго Суда о поврежденіи броненосной батареи «Кремль», выбросившейся, во время шторма 31-го мая сего года, на берегъ у кордона Вайнапе, что батарея, находясь въ крайней въ настоящемъ случаѣ опасности, не могла держаться въ морѣ и должна была искать спасенія, и что распоряженія командира ея, направленныя къ достиженію этой цѣли, а также и къ охранѣ команды и сбереженію имущества, были выполнены съ блестящимъ успѣхомъ и самообладаніемъ, и что затѣмъ батарея, безъ посторонней помощи, подъ парами благополучно прибыла въ Кронштадтъ, изъявляетъ Монаршее благоволеніе командиру батареи, капитану 1 ранга **Шамшину**, а равно и всѣмъ ея офицерамъ; нижнимъ же чинамъ Его Величество объявляетъ Царское спасибо и жалуетъ: унтеръ-офицерамъ по *три* руб., а рядовымъ по рублю на человѣка.

№ 243. Брестъ-Литовскъ, 20-го августа 1885 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за выслугу лѣтъ*, въ штабсъ-капитаны: корпуса инженеръ-механиковъ поручики: **Вѣляевъ 2-й** и **Ивановъ 14-й**, со старшинствомъ съ 5-го сего августа.

Digitized by Google

ПЕРЕИМЕНОВЫВАЕТСЯ: на основаніи ст. 46 положенія о морскомъ пензѣ: помощникъ прокурора Николаевскаго военно-морскаго суда капитанъ 2-го ранга **Пулевичъ**—въ надворные совѣтники, съ оставленіемъ въ должности.

УМЕРШІЙ *исключается изъ списковъ*: корпуса морской артиллеріи поручикъ **Прокофьевъ 2-й.**

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 213. На яхтѣ «Держава», 30-го іюля 1885 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ: въ коллежскіе совѣтники: 1-го Черноморскаго Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала Константина Николаевича экипажа, старшій судовой врачъ, надворный совѣтникъ **Франковскій**, съ 15-го сего іюля; въ коллежскіе секретари: коммисаръ, губернскій секретарь **Мелиховъ**, съ 19-го сего іюля.

№ 214. Красное Село, 5-го августа 1885 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ *за выслугу лѣтъ*, въ титулярные совѣтники: содержатель по артиллерійской части 2-го Черноморскаго флотскаго Его Королевскаго Высочества Герцога Эдинбургскаго экипажа, коллежскій секретарь **Ефимовъ**, со старшинствомъ съ 16-го іюля сего года.

№ 215. Станція Домброво, 15-го августа 1885 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ *за выслугу лѣтъ* въ провинціальные секретари: коммисаръ 4-го флотскаго экипажа, коллежскій регистраторъ **Боярскій**, со старшинствомъ съ 2-го сего августа.

№ 216. Брестъ-Литовскъ, 20-го августа 1885 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ: *за выслугу лѣтъ*, въ коллежскіе секретари: старшій смотритель маяка на Черномъ морѣ, губернскій секретарь **Тихановъ**, со старшинствомъ съ 11-го іюня сего года.

Digitized by Google

ОПРЕДѢЛЯЮТСЯ *въ службу*: отставной контръ-адмиралъ **Шмидтъ**, съ переименованіемъ въ дѣйствительные статскіе совѣтники, съ назначеніемъ начальникомъ г. Бердянска и тамошняго порта и съ зачисленіемъ по Морскому министерству.

Приказы Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала по Морскому вѣдомству.

№ 88. 30 іюля 1885 года.

УВОЛЬНЯЮТСЯ *въ отпускъ*, внутри Имперіи, на *два* мѣсяца *по болѣзни*: капитанъ 2-го ранга **Туркулъ 1-й**, мичманъ **Спицынъ 4-й**, корпуса корабельныхъ инженеровъ капитанъ **Андріевскій** и корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ **Вушуевъ**; *по домашнимъ обстоятельствамъ*: корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ **Охотинъ**.

№ 89. 3-го августа 1885 года.

Государь Императоръ, въ 22-й день іюля сего года, Высочайше повелѣть соизволилъ: «При исчисленіи морскимъ офицерамъ кампаній, для награжденія орденомъ Св. Владимира 4-й степени съ бантомъ, плаваніе военныхъ судовъ по рѣкѣ Амуру, отъ г. Николаевска къ выходу въ Лиманъ, а равно и въ самомъ Лиманѣ, считать какъ морское, т. е. ходовые дни—полнымъ числомъ, а якорные половиннымъ числомъ дней».

№ 90. 3-го августа 1885 года.

НАЗНАЧАЕТСЯ: лейтенантъ **Линдестремъ**—командиромъ миноноски № 1.

ПЕРЕВОДЯТСЯ: лейтенантъ **Юрьевъ 3-й** и корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ **Лидерсъ 2-й**—изъ Сибирской

Digitized by Google

флотиліи въ Балтійскій флотъ; корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ **Соколовскій**—изъ Балтійскаго флота въ Сибирскую флотилію.

отчисляются: капитаны 2-го ранга: **Потемкинъ 1-й**—отъ должности старшаго офицера крейсера «Европа», на основаніи ст. 25 положенія о морскомъ цензѣ и **Михайловъ 7-й**—отъ должности помощника смотрителя Кронштадтскаго Морскаго Госпиталя.

увольняются *въ отпускъ*, внутри Имперіи, *по болѣзни*: капитанъ 2-го ранга **Прибытковъ** и корпуса флотскихъ штурмановъ капитанъ **Ивановъ 1-й**, на *два* мѣсяца; *по домашнимъ обстоятельствамъ*: лейтенантъ **Перелешинъ 5-й**—на *два* мѣсяца и младшій ординаторъ Бакинскаго Морскаго Госпиталя, лекарь **Вируля-Вялыницкій**—на *три* мѣсяца.

№ 91. 3-го августа 1885 года.

Строющуюся на Балтійскомъ заводѣ миноноску предписываю называть «миноноска № 1».

О чемъ объявляю по Морскому вѣдомству.

№ 92. 10-го августа 1885 года.

Дѣлопроизводитель Управленія Флота Генералъ-Штабъ-Доктора докторъ медицины, дѣйствительный статскій совѣтникъ **Фонъ Шредеръ**, приказомъ по вѣдомству Императорскаго Человѣколюбиваго Общества, отъ 1-го іюля сего года, назначенъ присутствующимъ членомъ Медико-Филантропическаго Комитета, съ оставленіемъ въ прежней должности.

назначаются, капитаны 2-го ранга: **Корольковъ**—помощникомъ начальника Военно-Исправительной плавучей тюрьмы Морскаго вѣдомства въ Севастополѣ; **Кислинскій**—командиромъ шхуны «Соукъ-Су», вмѣсто капитана 2-го ранга **Плеханова** и лейтенантъ **Дерибасъ**—адъютантомъ Управляющаго Морскимъ министерствомъ.

Digitized by Google

ОТЧИСЛЯЮТСЯ: состоящій по адмиралтейству штабъ-капитанъ **Мироновъ**—отъ должности содержателя канатнаго завода Кронштадтскаго порта, *по болѣзни*.

ПЕРЕВОДЯТСЯ: командиръ канонерской лодки «Коршунъ», капитанъ 2-го ранга **Веймарнъ**, лейтенанты: **Корниловъ 3-й Майетъ**, **Славянскій**, **Зацаренный 3-й** и **Налимовъ**, мичманъ **Ипатьевъ**, корпуса морской артиллеріи подпоручикъ **Петровъ**, корпуса инженеръ-механиковъ: штабсъ-капитанъ **Изотовъ 1-й**, поручикъ **Рогозинъ** и подпоручикъ **Козляниновъ**, всѣ одиннадцать—изъ Балтійскаго флота въ Сибирскую флотилію; лейтенантъ **Таунлей**—изъ Черноморскаго флота въ Сибирскую флотилію и мичманъ **Дефабръ**—изъ Балтійскаго въ Черноморскій флотъ.

УВОЛЬНЯЮТСЯ *въ отпускъ* внутри Имперіи, *по болѣзни*: мичманы: князь **Максутовъ** (Дмитрій) и князь **Девлетъ-Кильдѣевъ**, на *два* мѣсяца; корпуса флотскихъ штурмановъ: капитанъ **Козловъ 3-й**—на *одинъ* мѣсяцъ и подпоручикъ **Шарковъ 2-й**—по 8-е сентября сего года; *по домашнимъ обстоятельствамъ*: командиръ монитора «Тифонъ», капитанъ 2-го ранга **Вульфъ**—на *два* мѣсяца.

№ 94. 17-го августа 1885 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: старшій врачъ 8-го флотскаго экипажа, статскій совѣтникъ **Билибинъ**—старшимъ ординаторомъ Калинковскаго морскаго госпиталя; старшій ординаторъ Калинковскаго морскаго госпиталя, коллежскій совѣтникъ **Масловъ**—старшимъ врачемъ 8-го флотскаго экипажа.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ *срокъ отпуска*: корпуса корабельныхъ инженеровъ подпоручику **Ваньковичу**—по болѣзни, внутри Имперіи, на *два* мѣсяца.

УВОЛЬНЯЮТСЯ: *для службы*: на комерческихъ судахъ: капитанъ 2-го ранга **Чириковъ**, съ зачисленіемъ по флоту; *въ отпускъ*: лейтенанты: гвардейскаго экипажа—**Кроссъ 1-й** и 7-го флотскаго экипажа—**Языковъ 2-й**, по болѣзни, внутри Имперіи, на *полтора* мѣсяца.

Digitized by Google

№ 93. 10-го августа 1885 года.

Государь Императоръ, согласно съ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, въ 3-й день іюня сего года Высочайше утвердить соизволилъ положеніе объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ и штаты Морскаго министерства и портовыхъ управленій (*).

О таковой Монаршей волѣ, объявляя по Морскому вѣдомству, съ приложеніемъ копіи съ Указа Правительствующаго Сената и Мнѣнія Государственнаго Совѣта по настоящему предмету, присовокупляю, что согласно съ ст. II упомянутаго Мнѣнія, узаконенія эти должны приводиться въ дѣйствіе постепенно до 1-го января 1886 года; впредь же до составленія наказа, имѣющаго быть разработаннымъ въ развитіе новаго положенія, учрежденія Морскаго министерства и портовыхъ управленій, а также служащія въ оныхъ лица должны руководствоваться нынѣ дѣйствующими въ Морскомъ вѣдомствѣ положеніемъ 1867 года, наказомъ 1869 года и другими постановленіями.

Указъ Его Императорскаго Величества Самодержца Всероссійскаго изъ Правительствующаго Сената Управляющему Морскимъ Министерствомъ, № 8998.

По указу Его Императорскаго Величества, Правительствующій Сенатъ слушали: во I-хъ, рапортъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 8-го іюля 1885 г. за № 4129, при коемъ, на основаніи 56 ст. 1 т. Осн. Гос. Зак., представляетъ: а) Высочайше утвержденныя 3-го іюня сего года положеніе объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ и штаты Морскаго Министерства и портовыхъ управленій въ печатныхъ экземплярахъ и б) списокъ съ Высочайше утвержденнаго того же числа Мнѣнія Государственнаго Совѣта по проектамъ положенія объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ и штатовъ Морскаго Министерства и портовыхъ управленій; во II-хъ,

(*) Приложены въ концѣ офиціальнаго отдѣла этой книги.

Digitized by Google

штатъ Морскаго Министерства и въ III-хъ, положеніе объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ.

Приказали: О таковомъ Высочайше утвержденномъ Мнѣніи Государственнаго Совѣта, для зависящихъ къ исполненію онаго распоряженій, Управляющаго Морскимъ Министерствомъ увѣдомить указомъ и припечатать въ установленномъ порядкѣ. Іюля 15-го дня 1885 года.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННОЕ

Мнѣніе Государственнаго совѣта.

Государственный совѣтъ, въ Соединенныхъ департаментахъ Законовъ и Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи, разсмотрѣвъ представленіе Управляющаго Морскимъ Министерствомъ по проектамъ положенія объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ и штатовъ Морскаго Министерства и портовыхъ управленій, *мнѣніемъ положилъ*:

I. Проекты: а) положенія объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ и б) штатовъ Морскаго Министерства и портовыхъ управленій поднести къ Высочайшему Его Императорскаго Величества утвержденію.

II. По воспослѣдованіи Высочайшаго утвержденія означенныхъ въ статьѣ I узаконеній, приводить оныя въ дѣйствіе постепенно, соображаясь съ представляющимися къ тому удобствами и имѣющимися денежными средствами, съ тѣмъ однако, чтобы все преобразованіе, въ полномъ его объемѣ, было завершено къ 1-му января 1886 года.

III. Высочайше утвержденный 26-го октября 1864 года штатъ адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ (полн. собр. зак. т. XXXIX. № 41377) усилить назначеніемъ: а) отдѣльному инженеръ-строителю содержанія въ *три тысячи* руб. (вмѣсто нынѣшняго оклада въ 1.500 руб.) съ отнесеніемъ: 1.500 руб. къ жалованью, 1000 руб. къ столовымъ и 500 руб. къ квартирнымъ деньгамъ, и б) помощнику отдѣльнаго инженеръ-строителя—содержанія въ *одну тысячу триста* руб. (вмѣсто нынѣшняго оклада въ 800 р.) съ отнесеніемъ: 600 руб. къ

Digitized by Google

жалованью, 400 руб. къ столовымъ и 300 руб. къ квартирнымъ деньгамъ.

IV. Одновременно съ введеніемъ новыхъ штатовъ окладовъ для корабельныхъ инженеровъ и инжеровъ морской строительной части, отмѣнить Высочайше утвержденныя: а) 22-го марта 1865 года положеніе о выдачѣ корабельнымъ инженерамъ наградныхъ денегъ за построеніе вновь, тимберовку и исправленіе судовъ и б) 6-го Марта 1861 года положеніе о вознагражденіи отдѣльныхъ строителей и помощниковъ ихъ, а также инспекторовъ строительныхъ работъ морской части.

V. Суммы, расходуемыя нынѣ на содержаніе административныхъ учрежденій Морскаго Министерства и портовыхъ Управленій, вносить въ расходную смѣту сего Министерства въ тѣхъ самыхъ размѣрахъ, въ какихъ отпускаются оныя въ настоящее время.

VI. Исчисленныя по новымъ штатамъ (ст. 1, п. б) и по статьѣ III настоящаго узаконенія суммы показывать въ расходной смѣтѣ Морскаго Министерства слѣдующимъ образомъ: а) 1.617.603 руб. 10 коп. на содержаніе администраціи и хозяйственныхъ заведеній (портовыхъ магазиновъ), а равно на техническій надзоръ (техническій и строительный комитеты, главные въ портахъ спеціалисты разныхъ корпусовъ, корабельные инженеры и инженеры морской строительной части) —по § 1 (содержаніе лицъ и управленій административнаго состава); б) 245.976 руб. на содержаніе личнаго состава техническихъ заведеній (заводовъ и мастерскихъ, съ ихъ кладовыми и магазинами)—по § 18 (адмиралтейства и заводы); в) 12.900 руб. на морское довольствіе главныхъ командировъ портовъ, въ теченіе пяти мѣсяцевъ—по § 9 (внутреннее плаваніе) и г) 15.000 руб. на преміи корабельнымъ инженерамъ—особою статьею по § 5 (награды и пособія морскимъ чинамъ). За симъ, ни въ одинъ изъ операціонныхъ кредитовъ никакихъ суммъ на содержаніе чиновъ административнаго состава не вносить, кромѣ суммы въ 85.937 руб. 25 коп., ассигнуемой по § 18 смѣты, на администрацію Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, по штату 26-го октября 1864 года.

Digitized by Google

VII. Предоставить Управляющему Морскимъ Министерствомъ:

1) Войти въ подробное соображеніе вопроса о порядкѣ направленія и разрѣшенія всѣхъ возникающихъ по Морскому вѣдомству дѣлъ, какъ законодательныхъ, такъ и сопряженныхъ съ новымъ, хотя бы временнымъ, расходомъ изъ казны, и затѣмъ предположенія свои по сему предмету внести, по соглашенію съ Министрами Юстиціи и Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, на уваженіе Государственнаго Совѣта, въ возможно непродолжительномъ времени.

2) Пересмотрѣть Высочайше утвержденный 26-го мая 1869 года наказъ по управленію Морскимъ вѣдомствомъ, съ цѣлію приведенія его въ соотвѣтствіе съ издаваемымъ положеніемъ объ управленіи названнымъ вѣдомствомъ и для устраненія обнаружившихся въ этомъ наказѣ недостатковъ, съ тѣмъ чтобы составленный на сихъ основаніяхъ и въ развитіе упомянутаго положенія, проектъ новаго наказа былъ поднесенъ къ Высочайшему Его Императорскаго Величества утвержденію, по разсмотрѣніи въ Адмиралтействъ-Совѣтѣ.

VIII. Предоставить Адмиралтействъ-Совѣту, впредь до разрѣшенія упомянутаго въ пунктѣ 1-мъ статьи VII вопроса въ отношеніи порядка направленія поступающихъ на его разсмотрѣніе дѣлъ законодательныхъ и соединенныхъ съ новымъ расходомъ изъ казны, руководствоваться постановленіями, изложенными въ статьѣ 50 основныхъ Государственныхъ законовъ, статьѣ 10 Высочайше утвержденнаго 18-го іюня 1867 года положенія объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ (полн. собр. закон. Т. XLII № 44.714) и въ Высочайше утвержденномъ 20 апрѣля 1882 г. мнѣніи Государственнаго Совѣта о мѣрахъ къ уравновѣшенію обыкновенныхъ Государственныхъ доходовъ съ расходами и къ ограниченію сверхсмѣтныхъ расходовъ

Digitized by Google

ПЕНСІИ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

СПИСОКЪ ЛИЦАМЪ, КОИМЪ НАЗНАЧЕНЫ ПЕНСІИ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА.

ВЪ МАѢ МѢСЯЦѢ 1885 ГОДА.

Кому именно:	Количество пенсіи въ годъ. Р. К.	За какое время службы.	Число платн. лѣтъ.
Адмиралу Александру Александровичу **Давыдову**	1891—03	За 35 лѣтъ службы.	29
Капитану 2-го ранга Димитрію Ильичу **Недѣльковичу**	555—09	— 35 — —	28
Коллежскимъ Ассесорамъ:			
Петру Антиповичу **Иванову**	366—97	— 35 — —	24
Кузьмѣ Гавриловичу **Герасимову**	293—29	— 35 — —	14
Коллежскому Секретарю Николаю Егоровичу **Яковлеву**	146—09	— 25 — —	11
Протоіерею Благочинному Павлу Николаевичу **Львову**	327—66	— 35 — —	6
Бывшему Священнику Михаилу Васильевичу **Кутневичу**	172—49	— 26 — —	6
Вдовамъ:			
УМЕРШИХЪ НА СЛУЖБѢ:			
Капитана, состоявшаго по Адмиралтейству, Домникіи Ивановнѣ **Васильевой**	208—39	За 35 л. сл. мужа	29
Сыну Константину . .	69—44	— 35 — — отца	

Digitized by Google

Умершихъ въ отставкѣ:				
Подполковника Ластовыхъ экипажей, Еленѣ Карнѣевнѣ **Буткевичъ**	86—87	— 30 —	— мужа	4
Маіора состоявшаго по Адмиралтейству, Маріи Ивановнѣ **Будаицовой**	89—48	— 35 —	— мужа	7
Штабсъ-Капитана Артиллерійскихъ ротъ, Надеждѣ Ивановнѣ **Шмарковой**	95—11	— 30 —	— мужа	12
Дочерямъ: Екатеринѣ .	31—70	— 30 —	— отца	
Анастасіи .	31—70			
Круглымъ сиротамъ:				
Дочерямъ Подпоручика Кіріака **Художилова:**				
Елизаветѣ . .	21—60			
Маріи . . .	21—60	За 29 л. сл.	отца	7
Аннѣ . . .	21—60			
Дочерямъ чиновника 9 кл. Александра **Палаухина:**				
Евдокіи . . .	38—18	— 35 —	— отца	4
Варварѣ . .	38—18			
По сокращенному сроку:				
Дочери Контръ-Адмирала Князя **Ширинскаго-Шихматова:**				
Еленѣ . . .	190—63	— — — —		16
Вдовѣ Генералъ-Маіора, Елизаветѣ Георгіевнѣ **Колюбакиной**	487—40	— — — —		23
Дѣтямъ:				
Сыну Александру . .	162—46	— — — —		
Дочери Евгеніи . . .	162—46	— — — —		

Итого 23 лицамъ 5 509 р. 42 к.

*

Ъ ІЮНѢ МѢСЯЦѢ 1885 ГОДА.

Кому именно:	Количество пенсіи въ годъ. Р. К.	За какое время службы.	Число платн. лѣтъ.
Контръ-Адмираламъ:			
Никандру Николаевичу **Клокачеву**	1137—26	За 35 лѣтъ службы	29
Аркадію Ивановичу **Шипунову**	1137—26	— 35 — —	29
Георгію Николаевичу **Чеглокову**	1137—26	— 35 — —	29
Анастасію Николаевичу **Стафопуло**	1137—26	— 35 — —	29
Николаю Ефимовичу **Клочкову**	1137—26	— 35 — —	29
Николаю Константиновичу **Вулизмѣ** . . .	1137—26	— 35 — —	29
Василію Егоровичу фонъ деръ **Говенъ**	1137—26	— 35 — —	29
Петру Людвиговичу **Опацкому**	1137—26	— 35 — —	29
Петру Федоровичу **Сѣркову**	1137—26	— 35 — —	29
Николаю Павловичу **Макухину**	1110—19	— 35 — —	28
Капитану сост. по Адмиралтейству Александру Богдановичу **Бейеръ** . .	388—79	— 33 года службы	29
Поручику сост. по Адмиралтейству Ивану Зиновьевичу **Григорьеву** .	164—63	— 27 лѣтъ службы	18
Тайному Совѣтнику Димитрію Васильевичу **Мерцалову**	1514—15	— 35 — —	29
Коллежскому Ассесору Леонтію Петровичу **Петрову**	315—01	— 34 года службы	17

Digitized by Google

Вдовамъ:			
Умершихъ на службѣ:			
Капитана Корпуса Морской Артил. Евдокіи Спиридоновнѣ **Наговицыной**	168—37	За 30 л. сл. мужа	
Дѣтямъ:			
Сыну Александру . .	168—37	— 30 — — отца	18
Дочерямъ: Варварѣ . .			
Лидіи . .			
Умершихъ въ отставкѣ:			
Генералъ-Маіоровъ:			
Баронессѣ Екатеринѣ Петровнѣ **Бухгольцъ** .	487—40	— 35 — — мужа	23
Дѣтямъ:			
Сынов. Николаю. . .	487—40	— 35 — — отца	
Петру			
Дочери: Натальѣ . .			
Любови Ивановнѣ **Вейнбергъ**	487—40	— 35 — — мужа	23
Дочери: Екатеринѣ .	162—46	— 35 — — отца	
Подполковника сост. по Адмиралтейству, Маріи Петровнѣ **Вережниковой**	76—37	— 35 — — мужа	4
Дочерямъ:			
Маріи	25—45	— 35 — — отца	
Олимпіадѣ	25—45		
По сокращенному сроку:			
Поручику Корп. Фл. Штурм. Ивану Антоновичу **Шумскому** . . .	219—14	— — — —	11
Коллежскому Совѣтнику Карлу Федоровичу **Цвингманну**	535—10	— — — —	20

Digitized by Google

Вдовѣ Подполковника Корп. Фл. Штурман. умершаго въ отставкѣ, Надеждѣ Александровнѣ **Зыбиной**	285—95 — — — —	16
Дочери: Надеждѣ . .	95—31 — — — —	
Матери Штабсъ-Капитана Корп. Инжен.-Мех. Константина Ивановича **Иванова**, вдовѣ Подпоручика Кор. Кораб. Инж. Аннѣ Константиновнѣ **Ивановой**	127—83 — — — —	15

Итого 32 лицамъ 17 080 р. 10 к.

ВЪ ІЮЛѢ МѢСЯЦѢ 1885 ГОДА.

Кому именно:	Количество пенсій въ годъ. Р. К.	За какое время службы.	Число платн. лѣтъ.
Вице-Адмиралу Леонтію Леонтьевичу **Эйлеру** . .	1514—15	За 35 лѣтъ службы	29
Генералъ - Лейтенанту Семену Ивановичу **Подушкину**	1514—15	— 35 — —	29
Контръ-Адмираламъ: Ивану Ивановичу **Свѣшникову**	1137—26	— 35 — —	29
Глѣбу Константиновичу **Ушакову**	1137—26	— 35 — —	29
Федору Федоровичу **Артюкову**	1137—26	— 35 — —	29
Акиму Ивановичу **Тумиловичу**	1083—11	— 35 — —	27
Кириллу Никифоровичу **Петриченко**	920—64	— 35 — —	21
Петру Матвѣевичу **Токаревскому**	1137—26	— 35 — —	29

Digitized by Google

Адріану Зиновьевичу **Талаеву**	1001—88	—	35	—	—	24
Павлу Андреевичу **Федоровичу**	1137—26	—	35	—	—	29
Александру Константиновичу **Панферову** . .	1110—19	—	35	—	—	28
Андрею Николаевичу **Толбухину**	1137—29	—	35	—	—	29
Павлу Николаевичу **Гусеву**	1110—19	—	35	—	—	28
Капитану 1-го ранга Николаю Макаровичу **Филиппову**	756—15	—	35	—	—	29
Капитану 2-го ранга Петру Константиновичу **Леонтьеву**	297—85	—	25	—	—	20
Капитанъ - Лейтенанту Ивану Флавіановичу **Игнатьеву**	347—60	—	29	—	—	27
Благочинному Кронштадтскихъ военныхъ церквей Протоіерею Порфирію **Строкину**	327—66	—	35	—	—	6
Статскому Совѣтнику Ивану Ивановичу **Лебергъ**	630—12	—	30	—	—	29

Вдовамъ:

УМЕРШИХЪ НА СЛУЖБѢ:

Коллежскаго Совѣтника Маріи Яковлевнѣ **Медіокрицкой**	205—39	За	25	л.	сл. мужа	25
Дочери: Маріи . . .	68—46	—	25	—	— отца	
Титулярнаго Совѣтника Иринѣ Яковлевнѣ **Кондрикъ**	55—54	—	29	—	— мужа	3

Digitized by Google

УМЕРШИХЪ ВЪ ОТСТАВКѢ:

Поручика Корп. Флот. Штурмановъ, Прасковьѣ Ивановнѣ **Багновой** .	42—61	—	28	л.	сл. мужа	3
Поручика состоявшаго по Адмиралтейству, Маріи Ивановнѣ **Алексѣевой** .	37—02	За	26	—	— мужа	5
Дѣтямъ:						
Сыну Павлу	37—02	—	26	—	— отца	
Дочерямъ: Екатеринѣ .						
Аннѣ . .						
Губернскаго Секретаря Маи **Вербовой** . . .	43—20	За	29	л.	сл. мужа	3
Сыну Владиміру . .	14—40	—	29	—	— отца	
Подпоручика, Дарьѣ Васильевнѣ **Алексѣевой** .	42—61	За	34	г.	сл. мужа	4
Коллежскаго Совѣтника, Вѣрѣ Егоровнѣ **Леонтьевой**	283—76	За	35	л.	сл. мужа	22
Дочери Генералъ-Маіора Николая **Ханыкова**, Александрѣ	148—92	—	35	—	— отца	20
По сокращенному сроку:						
Подпоручику Корп. Фл. Штурмановъ Павлу Сергѣевичу **Чумакову** . .	108— »	—	—	—	—	3
Вдовѣ отставного капитана 2-го ранга, Александрѣ Ананьевнѣ **Кумани** .	190—63	—	—	—	—	13
Дѣтямъ						
Сыну Іоанну	63—54	—	—	—	—	
Дочери Еленѣ . . .	63—54	—	—	—	—	

Итого 36 лицамъ 18 841 р. 89 к.

Единовременное пособіе Вдовѣ Надворнаго Совѣтника Альберта Рейнгольдовича фонъ **Бергъ**, Фридерикѣ Карловнѣ . . .	242—99	—	—	—	—	8
Сыну Николаю . . .						
Дочери Аделаидѣ . .						

Digitized by Google

ОТЧЕТЪ О СОСТОЯНІИ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

за іюнь мѣсяцъ 1885 года.

(Слушанъ въ Адмиралтействъ-Совѣтѣ 7 августа 1885 года).

О НАЛИЧНОМЪ СОСТОЯНІИ КАССЫ И О ДОХОДАХЪ И РАСХОДАХЪ ОНОЙ ЗА ИСТЕКШІЙ ІЮНЬ МѢСЯЦЪ 1885 г.

Къ 1-му іюня 1885 г. эмеритальнаго капитала состояло:

Наличныхъ денегъ:		
По Главному Казначейству . . .	41 069 р.	72 к.
— Государственному Банку . . .	93 572 р.	21 к.
	134 641 р.	93 к.
Процентныхъ бумагъ	18 211 090 р.	» к.
	18 345 731 р.	93 к.

А съ числившимися:

1) За Главнымъ Казначействомъ, за купленныя кассою аренды	386 445 —	88 —
и 2) За Морскимъ Министерствомъ, за пріобрѣтенныя отъ куща Зонна свидѣтельства, на полученіе отъ сего Министерства	45 000 —	» —
Всего . .	18 777 177 р.	81 к.

I.

По Государственному банку

Приходъ наличныхъ денегъ.

1) Полугодовые проценты по сроку 1-го іюня:		
По 5% Облигаціямъ Восточнаго займа 1-го выпуска на 745 000 р. . . .	18 625 р.	» к.

Digitized by Google

и по 6% золотой рентѣ, на 15 850 р.	296 р. 25 к.	
Преміи на эти проценты, по курсу .	168 — 12 —	
		464 — 37 —
Принято изъ Главнаго казначейства .		38 000 — » —
Итого прихода . .		57 089 р. 37 к.
А съ числившимися въ остаткѣ къ 1 іюня (93 572 р. 21 к.)		150 661 р. 58 к.

Расходъ наличныхъ денегъ.

Уплачено Государственному Банку, за храненіе капиталовъ кассы, по 12 роспискамъ	39 р. 60 к.
Затѣмъ, наличныхъ денегъ, по Государственному Банку къ 1 іюля состояло.	150 621 — 98 —

Прихода и расхода процентныхъ бумагъ въ іюнѣ мѣсяцѣ не было.

Затѣмъ, процентныхъ бумагъ кассы къ 1 іюля сего года состояло на . . . . 18 211 090 р. » к.

II.

По главному казначейству.

Приходъ:

Поступило вычетовъ съ нѣкоторыхъ чиновъ Морскаго вѣдомства по мѣрѣ производства имъ разныхъ денежныхъ выдачъ.	6 679 р. 98 к.
Итого прихода. . .	6 679 — 98 —

Digitized by Google

А съ числившимися въ остатѣ къ 1-му іюня сего года (41 069 р. 72 к.) . . . 47 749 — 70 —

Расходъ.

1) Передано въ Государственный Банкъ	38 000 р. » к.	
2) Возвращены вычеты, вмѣсто единовременнаго пособія:		
а) вдовѣ Маіора Матренѣ Харитоновой, за службу сына ея Лейтенанта Харитонова	260 р. 62 к.	
б) Вдовѣ Коллежскаго Совѣтника Маріи Морозовой, за службу мужа ея Коллежскаго Совѣтника Морозова	2 655 р. 42 к.	
в) вдовѣ Лейтенанта Армфельтъ, за службу мужа ея, Лейтенанта Армфельтъ, дополнительно, ...	40 р. 52 к.	
г) вдовѣ Коллежскаго Ассесора Натальѣ Дмитріевой, за службу мужа ея, Коллежскаго Ассесора Дмитріева, съ морскаго довольствія	252 р. 14 к.	
		3 208 р. 70 к.

Digitized by Google

3) Содержаніе чинамъ отдѣленія, за іюнь	699 р. 98 к.
4) Тремъ вычислителямъ по коммиссіи по обзору дѣйствій кассы за 4-е семилѣтіе ея существованія, съ 19 мая по 19 іюня сего года.	300 — » —
5) Страхованіе 46 билетовъ 1-го внутренняго съ выигрышами займа, принадлежащихъ кассѣ	23 р. 20 к.
Итого расхода . . .	42 231 р. 88 к.
За тѣмъ наличныхъ денегъ по Главному Казначейству къ 1-му іюля сего года состояло	5 517 — 82 —
Всего же эмеритальнаго капитала къ 1-му іюля 1885 г. состояло:	
Наличныхъ денегъ. . . . . (*)	156 139 р. 80 к.
Процентныхъ бумагъ	18 211 090 — » —
	18 367 229 р. 80 к.
А съ числившимися:	
1) За Главнымъ Казначействомъ, за купленныя кассою аренды.	386 445 р. 88 к.
и 2) За Морскимъ министерствомъ, за пріобрѣтенныя отъ купца Зонна свидѣтельства, на полученіе отъ сего Министерства.	45 000 р. » р.
Всего	18 798 675 р. 68 к.

Подписалъ: Завѣдывающій дѣлами Эмеритальной кассы *М. Пещуровъ*. Скрѣпилъ: Дѣлопроизводитель *М. Гардеръ*.

(*) Перечислены въ Государственный доходъ въ числѣ 200 000 руб на производство эмеритальныхъ пенсій въ третьей четверти сего года.

Digitized by Google

ВѢДОМОСТЬ

ДЕНЕЖНЫМЪ ДОКУМЕНТАМЪ НА КАПИТАЛЫ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

къ 1-му іюля 1885 года.

1885 года августа 7 дня, Адмиралтействъ-Совѣтъ, на основаніи 137 ст. Положенія объ Эмеритальной Кассѣ, свидѣтельствовалъ денежные документы, принадлежащіе Эмеритальной Кассѣ къ 1-му числу іюля мѣсяца 1885 г. и нашелъ, что всѣхъ такихъ документовъ къ этому числу состояло на сумму *восемнадцать милліоновъ семьсотъ девяносто восемь тысячъ шестьсотъ семьдесятъ пять руб. шестьдесятъ восемь коп.*, какъ показано въ подробной вѣдомости, приложенной къ представленію завѣдывающаго дѣлами Эмеритальной Кассы отъ 20-го іюля 1885 г. за № 700.

Подписали: *М. Дюгамель*, *А. Поповъ*, *П. Лисянскій*, *Н. Чихачовъ*, *М. Пещуровъ* и Управляющій канцеляріею Морскаго Министерства вице-адмиралъ *Андреевъ*.

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
I. По Государственному Банку.					
Книга на записку текущаго счета эмеритальной кассы въ Государственномъ Банкѣ, по которой состоитъ въ остаткѣ	—	—	—	150 621	98
II. Росписки Государственнаго Банка въ пріемѣ на храненіе процентныхъ бумагъ, принадлежащихъ эмеритальной кассѣ Морскаго вѣдомства:					
1) На билеты Государственной Коммисіи погашенія долговъ:					
5-го 5% займа	8875	*1865* г.	6	149 500	—
6-го 5% —	8876	Января 7.	3	58 500	—
4% непрерывно-доходные . .	8877	*1884* г.	16	564 865	—
5-го 4% займа.	397100	Октября 3.	450	225 000	—
				997 865	

Digitized by Google

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
2) На облигаціи Главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ	368456	*1883 г.* Сентября 30.	1876	938 000	—
				938 000	—
3) На 5% билеты 1-го внутренняго съ выигрышами займа . .	139391	*1874 г.* Апрѣля 19.	46	4 600	—
				4 600	—
4) На 5% билеты 2-го внутренняго съ выигрышами займа . . .	53824	*1869* Января 22.	50	5 000	—
				5 000	—
5) На свидѣтельства на непрерывный 5½% доходъ по выкупу.	154510	*1875 г.* Января 22.	5	38 000	—
	168611	Августа 4.	34	121 900	—
	172593	Ноября 13.	40	415 000	—
	174756	*1876 г.* Января 9.	19	208 900	—
	186289	Іюля 14.	6	30 000	—
	203220	*1877 г.* Іюня 10.	17	11 400	—
	260060	*1879 г.* Ноября 7.	70	1 394 100	—
	317885	*1882 г.* Января 30.	126	1 726 600	—
	342680	Ноября 11.	51	28 000	—
	342681	Ноября 11.	23	17 000	—
	351569	*1883 г.* Марта 19.	2	20 000	—
	357444	Мая 20.	12	17 800	—
	409886	*1885* Апр. 6.	16	25 000	—
				4 053 700	—
6) На билеты Государственнаго банка 1-го выпуска . . .	341667	*1882 г.* Октября 25.	7	80 300	—
				80 300	—
7) 2-го выпуска.	182530	*1876 г.* Мая 26.	18	390 150	—
	183594	Іюня 3.	3	25 200	—
	188679	Сентября 22.	15	10 050	—
	214821	*1878 г.* Февраля 14.	2	50 000	—
	218408	Апрѣля 11.	16	47 000	—
	338558	*1883 г.* Сентября 3.	403	5 401 500	—
				5 923 900	—
8) 3-го выпуска.	191314	*1876 г.* Декабря 1.	1	5 000	—
				5 000	—

Digitized by Google

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1877 г.			
9) 4-го выпуска	204240	Іюня 24.	17	65 000	—
	208847	Октября 10.	31	62 900	—
	211431	Декабря 8.	30	42 000	—
		1878 г.			
	211443	Февраля 6.	175	175 000	—
	218409	Апрѣля 11.	98	80 000	—
		1879 г.			
	240120	Февраля 27.	47	47 000	—
	247623	Мая 17.	5	21 000	—
		1880 г.			
	282816	Сентября 10.	11	50 500	—
	285961	Ноября 3.	204	484 900	—
	288079	Декабря 9.	19	85 600	—
		1884 г.			
	396994	Октября 2.	30	21 900	—
				1 135 800	—
		1882 г.			
10) 5-го выпуска	320265	Марта 9.	331	81 000	—
	323921	Апрѣля 19.	143	33 300	—
		1883 г.			
	349907	Февраля 24.	63	59 400	—
		1884 г.			
	395351	Сентября 6.	326	55 100	—
				228 800	—
11) На 5% закладные листы Общ. взаимн. поземельнаго кредита		*1883 г.*			
	373863	Декабря 28.	1664	166 400	—
				166 400	—
12) На консолидированныя облигаціи Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ 3-го выпуска		*1873 г.*			
	128181	Іюля 18.	171	12 000L	—
				76 800	—
		1878 г.			
13) 4-го выпуска	221551	Мая 17.	17	8 500L	—
				64 005	—
		1875 г.			
14) 5-го выпуска	160888	Мая 8.	19	13 000L	—
				94 770	—
15) На облигаціи Восточнаго займа 1-го выпуска . . .		*1877 г.*			
	210111	Ноября 8.	140	140 000	—
		1881 г.			
	308988	Сентября 12.	540	54 000	—
	310651	Октября 9.	350	35 000	—
	311929	Ноября 2.	20	20 000	—
	313564	Ноября 28.	40	40 000	—

Digitized by Google

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1882 г.			
	339559	Сентября 21.	376	79 000	—
	344574	Декабря 4.	26	26 000	—
		1883 г.			
	349664	Февраля 23.	90	90 000	—
	370010	Октября 27.	156	30 000	—
		1884 г.			
	377823	Февраля 28.	205	187 000	—
	380508	Марта 30.	21	21 000	—
	402249	Декабря 21.	23	23 000	—
				745 000	—
		1878 г.			
16) 2-го выпуска	232105	Октября 5.	4300	430 000	—
	235797	Декабря 13.	27	23 400	—
		1879 г.			
	238570	Января 31.	4	4 000	—
		1881 г.			
	308987	Сентября 12.	29	22 700	—
	310649	Октября 9.	35	35 000	—
	311928	Ноября 2.	18	18 000	—
	313565	Ноября 28.	40	40 000	—
		1882 г.			
	339560	Сентября 21.	75	75 000	—
	340327	Октября 5.	87	83 400	—
	341349	Октября 20.	22	17 500	—
	344573	Декабря 4.	75	30 000	—
		1883 г.			
	349665	Февраля 23.	90	90 000	—
	367031	Сентября 6.	63	61 200	—
	370009	Октября 27.	70	36 700	—
	370333	Ноября 1.	18	10 800	—
	373143	Декабря 16.	138	138 000	—
		1884 г.			
	377824	Февраля 28.	118	118 000	—
	389498	Іюня 11.	31	31 000	—
	395707	Сентября 12.	54	54 000	—
	398172	Октября 23.	40	40 000	—
	401330	Декабря 10.	50	50 000	—
		1879 г.		**1 408 700**	—
17) 3-го выпуска	253755	Іюля 9.	225	225 000	—
	255944	Августа 17.	43	38 500	—
	258591	Октября 8.	93	84 900	—
		1880 г.			
	266116	Февраля 21.	300	300 000	—
	283936	Сентября 29.	145	145 000	—

Digitized by Google

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1881 г.			
	291389	Января 30.	280	224 600	—
	299640	Мая 19.	56	53 300	—
	310650	Октября 9.	35	35 000	—
	311931	Ноября 2.	24	21 300	—
	313563	Ноября 28.	40	40 700	—
	318841	*1882* Фев. 17.	294	294 000	—
	332881	Іюня 14.	45	38 700	—
	339561	Сентября 21.	87	86 100	—
	344575	Декабря 4.	59	50 000	—
		1883 г.			
	349666	Февраля 23.	85	85 000	—
	360271	Іюня 4.	28	28 000	—
	370008	Октября 27.	30	30 000	—
	381661	*1884* Апр. 20.	22	16 600	—
	389497	Іюня 11.	37	32 500	—
	398173	Октября 23.	70	70 000	—
	401331	Декабря 10.	47	47 000	—
				1 946 200	—
		1883 г.			
18) На 6% золотую ренту.	373883	Декабря 29.	20	15 850	—
				15 850	—
		1885 г.			
19) На 5½% свидѣтельства Крестьянскаго Поземельнаго Банка.	406372	Февраля 19.	849	277 400	—
	416971	Мая 31.	43	43 000	—
				320 400	—
Итого процентныхъ бумагъ	—	—	—	18 211 090	—
А съ наличными деньгами.	—	—	—	18 361 711	98
По Главному Казначейству. Отчетная вѣдомость Главнаго Казначейства за май мѣсяцъ 1885 года о спеціальныхъ средствахъ эмеритальной кассы, по которой значится къ 1-му іюля 1885 г. въ остаткѣ	—	—	—	5 517	82
сверхъ того числится: а) За Главнымъ Казначействомъ за купленныя кассою аренды . .	—	—	—	386 445	88
б) За Морскимъ Министерствомъ за купленныя у купца Зонна свидѣтельства	—	—	—	45 000	—
Всего эмеритальнаго капитала къ 1-му іюля 1885 г. состояло .	—	—	—	18 798 675	68

Подписалъ: Завѣдывающій дѣлами Эмеритальной Кассы *М. Пещуровъ*. Скрѣпилъ Дѣлопроизводитель *М. Гардеръ*.

Digitized by Google

ОТЧЕТЪ О СОСТОЯНІИ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

за іюль мѣсяцъ 1885 г.

(Слушанъ въ Адмиралтействъ-Совѣтѣ 21 августа 1885 г.).

О наличномъ состояніи кассы, и о доходахъ и расходахъ оной за истекшій іюль мѣсяцъ 1885 г.

Къ 1-му Іюля 1885 г. эмеритальнаго капитала состояло:

Наличныхъ денегъ:	
По Главному Казначейству . .	5 517 р. 82 к.
— Государственному Банку . .	150 621 — 98 —
	156 139 — 80 —
Процентныхъ бумагъ	18 211 090 — » —
	18 367 229 р. 80 к.

А съ числившимися:

1) За Главнымъ Казначействомъ за купленныя кассою аренды	386 445 р. 88 к.
и 2) За Морскимъ Министерствомъ, за пріобрѣтенныя отъ купца Зонна свидѣтельства, на полученіе отъ сего Министерства	45 000 — » —
Всего .	18 798 675 р. 68 к.

I.

По Государственному банку

Приходъ наличныхъ денегъ.

Полугодовые проценты по сроку 1-го іюля:

а) По 5% билетамъ 1-го внутренняго съ выигрышами займа, на 4 600 р. .	115 р. » к.
б) По 5½% свидѣтельствамъ на непрерывный доходъ по выкупу, на 236 200 р.	6 495 р. 50 к.

Digitized by Google

в) По 5% облигаціямъ Восточнаго займа, 2-го выпуска, на 1 408 700 р.	35 217 р. 50 к.
г) По 5½% Свидѣтельствамъ Крестьянскаго Поземельнаго Банка на 320 400 р.	8 811 р. » к.
д) По 5% закладнымъ листамъ Общества Взаимнаго Поземельнаго Кредита на 166 400	4 160 р. » к.
Преміи на послѣдніе проценты, по курсу	2 462 р. 72 к.
Итого прихода .	57 261 р. 72 к.
А съ числившимися въ остаткѣ къ 1 іюля сего года (150 621 р. 98 к.)	207 883 р. 70 к.

Расходъ наличныхъ денегъ.

Уплачено Государственному банку:	
1) 5% сбора съ доходовъ отъ капиталовъ кассы.	
а) По 5% билетамъ 1-го внутренняго съ выигрышами займа, съ 115 р.	5 р. 75 к.
б) По 5% облигаціямъ Восточнаго займа 2-го выпуска, на 35 217 р. 50 к.	1 760 р. 89 к.
в) По 5½% свидѣтельствамъ Крестьянскаго Поземельнаго банка, на 8 811 р.	440 р. 56 к.
г) По 5½% свидѣтельствамъ на непрерывный доходъ по выкупу, на 6 495 р. 50 к.	324 р. 79 к.
д) По 5% закладнымъ листамъ Общества Взаимнаго Поземельнаго кредита на 6 622 р. 72 к.	332 р. 80 к.
и 2) За храненіе капиталовъ кассы по 23 росписками	91 р. 10 к.
Передано въ Главное Казначейство	200 000 — » —
Итого расхода	202 955 р. 89 к.

Digitized by Google

Затѣмъ, наличныхъ денегъ по Государственному Банку къ 1 августа сего года состояло на	4 927 р. 81 к.
Прихода и расхода % бумагъ въ іюлѣ мѣсяцѣ не было.	
Затѣмъ, процентныхъ бумагъ кассы къ 1 августа состояло на	18 211 090 р. » к.

II.

По главному казначейству.

Приходъ.

Поступило вычетовъ съ нѣкоторыхъ чиновъ Морскаго вѣдомства по мѣрѣ производства имъ разныхъ денежныхъ выдачъ	1 043 р. 43 к.
Принято изъ Государственнаго Банка	200 000 р. » к.
Итого прихода . . .	201 043 р. 43 к.
А съ числившимися въ остаткѣ къ 1-му іюля (5 517 р. 82 к.)	206 561 р. 25 к.

Расходъ.

1. Перечислено въ Государственный доходъ на производство эмеритальныхъ пенсій въ третьей четверти сего года . .	200 000 р. » к.
2. Возвращено вычетовъ:	
а) сверхъ 10 платныхъ лѣтъ:	
Отставному Капитанъ-Лейтенанту Бирилеву, дополнительно	177 р. 27 к.

Digitized by Google

б) вмѣсто единовременнаго пособія:		
вдовѣ Подпоручика Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Ибисъ, за службу мужа ея .	313 р. 21 к.	
и вдовѣ Маіора Елизаветѣ Пичугиной, за службу сына ея Лейтенанта Василія Пичугина . . .	505 р. 24 к.	
		995 р. 72 к.
3. Выдано единовременное пособіе вдовѣ Надворнаго Совѣтника Фридерикѣ Бергъ съ 2 дѣтьми .	242 р. 99 к.	
4. Содержаніе чиновъ Отдѣленія за іюль	699 р. 98 к.	
Мелочные расходы по Отдѣленію . . .	75 р. » к.	
		774 р. 98 к.
Итого расхода . .		202 013 р. 69 к.
Затѣмъ, наличныхъ денегъ по Главному Казначейству къ 1 августа сего года состояло		4 547 р. 56 к.
Всего же эмеритальнаго капитала къ 1 августа 1885 г. состояло:		
Наличныхъ денегъ		9 475 р. 37 к.
Процентныхъ бумагъ		18 211 090 р. » к.
		18 220 565 р. 37 к.
А съ числившимся:		
1. За Главнымъ Казначействомъ, за купленныя Кассою аренды		386 445 р. 88 к.
и 2. За Морскимъ Министерствомъ, за пріобрѣтенныя отъ купца Зонта свидѣтельства на полученіе отъ сего Министерства		45 000 р. » к.
Всего . .		18 652 011 р. 25 к.

Подписалъ: Завѣдывающій дѣлами Эмеритальной Кассы *М. Пещуровъ*, скрѣпилъ Дѣлопроизводитель *М. Гардергъ*.

Digitized by Google

ВѢДОМОСТЬ

ДЕНЕЖНЫМЪ ДОКУМЕНТАМЪ НА КАПИТАЛЫ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

къ 1-му августа 1885 года.

1885 года августа 21 дня, Адмиралтействъ-Совѣтъ, на основаніи 137 ст. Положенія объ Эмеритальной Кассѣ, свидѣтельствовалъ денежные документы, принадлежащіе Эмеритальной Кассѣ къ 1-му числу августа мѣсяца 1885 г. и нашелъ, что всѣхъ такихъ документовъ къ этому числу состояло на сумму *восемнадцать милліоновъ шестьсотъ пятьдесятъ двѣ тысячи одиннадцать руб. двадцать пять коп.* какъ показано въ подробной вѣдомости, приложенной къ представленію Завѣдывающаго дѣлами Эмеритальной Кассы отъ 17-го августа 1885 г. за № 839.

Подписали: *М. Дюгамель*, *А. Поповъ*, *П. Лисянскій*, *Н. Чихачовъ*, *М. Пещуровъ* и Управляющій канцеляріею Морскаго Министерства вице-адмиралъ *Н. Андреевъ*.

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
I. По государственному банку.					
Книга на записку текущаго счета эмеритальной кассы въ Государственномъ Банкѣ, по которой состоитъ въ остаткѣ	—	—	—	4927	81
II. Росписки Государственнаго Банка въ пріемѣ на храненіе процентныхъ бумагъ, принадлежащихъ эмеритальной кассѣ морскаго вѣдомства:					
1) На билеты Государственной Коммисіи погашенія долговъ:					
5-го 5% займа	8875	*1865 г.*	6	149 500	—
6-го 5% —	8876	Января 7.	3	58 500	—
4% непрерывно-доходные . .	8877		16	56 4865	—
5-го 4% займа.	397100	*1884 г.* Октября 3.	450	225 000	—
				997 865	

Digitized by Google

Наименованія документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
2) На облигаціи Главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ	368456	*1883 г.* Сентября 30.	1876	938 000	—
				938 000	—
3) На 5% билеты 1-го внутренняго съ выигрышами займа. .	139391	*1874 г.* Апрѣля 19.	46	4 600	—
				4 600	—
4) На 5% билеты 2-го внутренняго съ выигрышами займа. .	53824	*1869 г.* Января 22.	50	5 000	—
				5 000	—
5) На свидѣтельства на непрерывный 5½% доходъ по выкупу.	154510	*1875 г.* Января 22.	5	38 000	—
	168611	Августа 4.	34	121 900	—
	172593	Ноября 13.	40	415 000	—
	174756	*1876 г.* Января 9	19	208 900	—
	186289	Іюля 14.	6	30 000	—
	203220	*1877 г* Іюня 10.	17	11 400	—
	260060	*1879 г.* Ноября 7.	70	1 394 100	—
	317885	*1882 г.* Января 30.	126	1 726 600	—
	342680	Ноября 11.	51	28 000	—
	342681	Ноября 11.	23	17 000	—
	351569	*1883 г.* Марта 19	2	20 000	—
	357444	Мая 20	12	17 800	—
	409886	*1885 г.* Апрѣля 6	16	25 000	—
				4 053 700	—
6) На билеты Государственнаго банка 1-го выпуска . . .	341667	*1882 г.* Октября 25.	7	80 300	—
				80 300	—
7) 2-го выпуска	182530	*1876 г.* Мая 26.	18	390 150	—
	183594	Іюня 3	3	25 200	—
	188679	Сентября 22.	15	10 050	—
	214821	*1878.* Фев. 14.	2	50 000	—
	218408	Апрѣля 11.	16	47 000	—
	338558	*1883 г.* Сентября 3.	405	5 401 500	—
				5 923 900	—
8) 3-го выпуска	191314	*1876 г.* Декабря 1.	1	5 000	—
				5 000	—

Digitized by Google

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1877 г.			
9) 4-го выпуска	204240	Іюня 24.	17	65 000	—
	208874	Октября 10.	31	62 900	—
	211431	Декабря 8.	30	42 000	—
		1878 г.			
	211443	Февраля 6.	175	175 000	—
	218409	Апрѣля 11.	98	80 000	—
		1879 г.			
	240120	Февраля 27.	47	47 000	—
	247623	Мая 17.	5	21 000	—
		1880 г.			
	282816	Сентября 10.	11	50 500	—
	285961	Ноября 3.	204	484 900	—
	288079	Декабря 9.	19	85 600	—
		1884 г.			
	396994	Октября 2.	30	21 900	—
				1 135 800	—
		1882 г.			
10) 5-го выпуска	320265	Марта 9.	331	81 000	—
	323921	Апрѣля 19.	143	33 300	—
		1883 г.			
	349907	Февраля 24.	63	59 400	—
		1884 г.			
	395351	Сентября 6.	326	55 100	—
				228 800	—
11) На 5% закладные листы Общ. взаимн. поземельнаго кредита		*1883 г.*			
	373863	Декабря 28.	1664	166 400	—
				166 400	—
12) На консолидированныя облигаціи Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ 3-го выпуска		*1873 г.*			
	128181	Іюля 18.	171	12 000L	—
				76 800	—
		1878 г.			
13) 4-го выпуска	221551	Мая 17.	17	8 500L	—
				64 005	—
		1875 г.			
14) 5-го выпуска	160888	Мая 8.	19	13 000L	—
				94 770	—
15) На облигаціи Восточнаго займа 1-го выпуска		*1878 г.*			
	210111	Ноября 8.	140	140 000	—
		1881 г.			
	308988	Сентября 12.	540	54 000	—
	310651	Октября 9.	350	35 000	—
	311929	Ноября 2.	20	20 000	—
	313564	Ноября 28.	40	40 000	—

Digitized by Google

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1882 г.			
	339559	Сентября 21.	376	79 000	—
	344574	Декабря 4	26	27 000	—
		1883 г.			
	349664	Февраля 23.	90	90 000	—
	370010	Октября 27.	156	30 000	—
		1884 г.			
	377823	Февраля 28.	205	187 000	—
	380508	Марта 30.	21	21 000	—
	402249	Декабря 21.	23	23 000	—
				745 000	—
		1878 г.			
16) 2-го выпуска	232105	Октября 5.	4300	430 000	—
	235797	Декабря 13.	27	23 400	—
		1879 г.			
	238570	Января 31.	4	4 000	—
		1881 г.			
	308987	Сентября 12.	29	22 700	—
	310649	Октября 9.	35	35 000	—
	311928	Ноября 2.	18	18 000	—
	313565	Ноября 28.	40	40 000	—
		1882 г.			
	339560	Сентября 21.	75	75 700	—
	340327	Октября 5.	87	83 000	—
	341349	Октября 20.	22	17 000	—
	344573	Декабря 4.	75	30 000	—
		1883 г.			
	349665	Февраля 23.	90	90 000	—
	267031	Сентября 6.	63	61 200	—
	370009	Октября 27.	70	36 700	—
	370333	Ноября 1.	18	10 800	—
	373143	Декабря 16.	138	138 000	—
		1884 г.			
	377824	Февраля 28.	811	118 000	—
	389498	Іюня 11.	31	31 000	—
	395707	Сентября 12.	54	54 000	—
	398172	Октября 23.	40	40 000	—
	401330	Декабря 10.	50	50 000	—
		1879 г.		1 408 700	—
17) 3-го выпуска	253755	Іюля 9.	225	25 000	—
	255944	Августа 17.	43	38 500	—
	258591	Октября 8.	93	84 900	—
		1880 г.			
	266116	Фев. 21	300	300 000	—
	283936	Сентября. 29	145	145 000	—

Digitized by Google

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1881 г.			
	291589	Января 30.	230	224 600	—
	299640	Мая 19.	56	53 300	—
	310650	Октября 9.	35	35 000	—
	311931	Ноября 2.	24	21 300	—
	313563	Ноября 28.	47	40 700	—
	318841	*1882* Фев. 17.	294	294 000	—
	332881	Іюня 14.	45	38 700	—
	339561	Сентября 21.	87	86 100	—
	344575	Декабря 4.	59	50 000	—
		1883 г.			
	349666	Февраля 23.	85	85 000	—
	360271	Іюня 4.	28	28 000	—
	370008	Октября 27.	30	30 000	—
	381661	*1884* Апр. 20.	22	16 600	—
	389497	Іюня 11.	37	32 500	—
	398173	Октября 23.	70	70 000	—
	401331	Декабря 10.	47	47 000	—
				1 946 200	—
18) На 6% золотую ренту.	373883	*1883* г. Декабря 29.	20	15 850	—
19) На 5½% свидѣтельства Крестьянскаго Поземельнаго Банка.	406372	*1885* г. Февраля 19.	849	277 400	—
	416971	Мая 31.	43	43 000	—
				320 400	—
Итого процентныхъ бумагъ.	—	—	—	18 211 090	—
А съ наличными деньгами.	—	—	—	18 216 017	81
По Главному Казначейству: Отчетная вѣдомость Главнаго Казначейства за іюль мѣсяцъ 1885 года о спеціальныхъ средствахъ эмеритальной кассы, по которой значится къ 1-му августа 1885 г. въ остаткѣ	—	—	—	4 547	56
сверхъ того числится:					
а) За Главнымъ Казначействомъ за купленныя кассою аренды . .	—	—	—	386 445	88
и б) За Морскимъ Министерствомъ за купленныя у купца Зонна свидѣтельства	—	—	—	45 000	—
Всего эмеритальнаго капитала къ 1-му августа 1885 г. состояло .	—	—	—	18 652 011	25

Подписалъ: Завѣдывающій дѣлами эмеритальной кассы *М. Пещуровъ*. Скрѣпилъ дѣлопроизводитель *М. Гардеръ*.

Digitized by Google

ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,

НАХОДЯЩИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.

(за августъ мѣсяцъ 1885 г.).

Сообщена Главнымъ Морскимъ Штабомъ.

Имена судовъ.	Число.				Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій	Силъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.		
Фрегатъ **Мининъ**.	23	900	36	476	К. 1 р. *Гренквистъ*.	21 августа прибылъ въ Пирей.
Фрегатъ **Владиміръ Мономахъ** . . .	20	7000 инд.	36	555	Кап. 2р. *Гильтебрандъ*	10 августа прибылъ въ Владивостокъ.
Фрегатъ **Дмитрій Донской**	34	7000	24	527	Фл.-Адъют. *Диковъ*.	20 августа вышелъ изъ Шербурга.
Клип. **Опричникъ**.	12	250	18	167	Кап. 2 р. *Гессенъ*.	13 августа прибылъ въ Владивостокъ.
— **Разбойникъ**	12	250	18	167	К. 2 р. *Пущинъ З.*	1 іюля прибылъ въ Іокогаму.
— **Крейсеръ**.	12	250	17	167	К. 2 р. *Остолоповъ*.	10 августа прибылъ въ Владивостокъ.
— **Джигитъ**.	12	250	17	174	К. 2 р. *Миллеръ*.	23 августа прибылъ въ Владивостокъ
— **Вѣстникъ**.	12	250	17	172	К. 2 р. *Ланъ*.	22 августа вышелъ изъ Киля.

Digitized by Google

Имена судовъ.	Число.				Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Силъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.		
Клиперъ **Пластунъ**	12	250	16	172	К. 2 р. *Ломенъ 1-й.*	23 августа вышелъ изъ Пирея.
— **Забіяка**. .	9	200	15	135	К. 2 р. *Сильверсвань.*	25 августа прибылъ въ Лиссабонъ.
Кан. лод. **Сивучъ.**	13	1000	10	150	К. 2 р. *Юрьевъ.*	25 августа прибыла въ Лиссабонъ.
Пароходъ **Тамань**	2	60	10	71	К. 1 р. *Власьевъ 2-й.*	Въ Буюкъ-Дере.
Шкуна **Туапсе** . .	3	60	8	53	К. 2 р. *Ефремовъ.*	Съ 21 мая въ Галацѣ.

Digitized by Google

На подлинномъ Собственною ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА рукою написано:

«Быть по сему».

Въ Петергофѣ.
3 Іюня 1885 г.

ПОЛОЖЕНІЕ

ОБЪ УПРАВЛЕНІИ МОРСКИМЪ ВѢДОМСТВОМЪ.

РАЗДѢЛЪ ПЕРВЫЙ.

О Главномъ Начальникѣ флота и морскаго вѣдомства.

1. Главный Начальникъ флота и морскаго вѣдомства назначается, по непосредственному избранію Государя Императора, Именнымъ Высочайшимъ указомъ Правительствующему Сенату и Высочайшимъ приказомъ по флоту.

2. Главный Начальникъ флота и морскаго вѣдомства подчиняется непосредственно ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ.

3. Главный Начальникъ флота и морскаго вѣдомства есть предсѣдатель адмиралтействъ-совѣта.

4. Главному Начальнику флота и морскаго вѣдомства принадлежитъ право распространять на нихъ дѣйствіе объявляемыхъ по военно-сухопутному вѣдомству Высочайшихъ повелѣній по предметамъ, не требующимъ разсмотрѣнія Государственнаго Совѣта.

Digitized by Google

РАЗДѢЛЪ ВТОРОЙ.

Учрежденіе Морскаго Министерства.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Объ Управляющемъ Морскимъ Министерствомъ.

5. Непосредственное завѣдываніе Морскимъ Министерствомъ, подъ руководствомъ Главнаго Начальника флота и морскаго вѣдомства, возлагается на Управляющаго симъ Министерствомъ, назначаемаго Именнымъ Высочайшимъ указомъ Правительствующему Сенату и Высочайшимъ приказомъ по флоту.

6. Управляющій Морскимъ Министерствомъ пользуется вообще правами Министра. Онъ есть вице-предсѣдатель адмиралтействъ-совѣта.

7. Управляющій Морскимъ Министерствомъ предварительно разсматриваетъ и, въ чемъ признаетъ нужнымъ, исправляетъ финансовыя смѣты морскаго вѣдомства, равно какъ предположенія хозяйственныхъ учрежденій о способахъ выполненія различныхъ заготовокъ, а по утвержденіи этихъ предположеній,—наблюдаетъ за ихъ исполненіемъ, причемъ утверждаетъ торги и хозяйственныя операціи на всякую сумму, превышающую власть начальниковъ главныхъ управленій Морскаго Министерства.

8. При заказахъ предметовъ, требующихъ спеціальныхъ знаній, искусства или прочности, Управляющій Морскимъ Министерствомъ имѣетъ право дѣлать распоряженіе о допущеніи къ торгамъ на упомянутыя поставки тѣхъ только лицъ, коихъ, по испытанному качеству ихъ издѣлій, онъ признаетъ наиболѣе благонадежными и могущими выполнить заказъ вполнѣ согласно съ требованіями, а также разрѣшать отдачу заготовленія сихъ предметовъ означеннымъ лицамъ безъ торговъ, хозяйственнымъ способомъ.

Digitized by Google

Примѣчаніе. Начальнику главнаго управленія кораблестроенія и снабженій и главному командиру порта принадлежитъ право разрѣшать, въ подлежащихъ случаяхъ, производство заказовъ, по ввѣреннымъ имъ частямъ, указаннымъ въ сей статьѣ порядкомъ, на основаніяхъ, опредѣляемыхъ особою инструкціею Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

9. Управляющій Морскимъ Министерствомъ имѣетъ право: 1) принимать на счетъ казны, на основаніи правилъ военно-морскаго судебнаго устава, убытки по дѣламъ о потерѣ или поврежденіи гребныхъ и портовыхъ судовъ и корабельныхъ принадлежностей; 2) въ поступающихъ на окончательное его разрѣшеніе дѣлахъ о преданіи служащихъ суду или о наложеніи на нихъ дисциплинарныхъ взысканій, принимать, на счетъ казны, убытки на сумму до трехъ тысячъ рублей, происшедшіе не отъ злоупотребленій или упущеній по службѣ лицъ, коимъ было ввѣрено храненіе казеннаго имущества; 3) по подлежащимъ разсмотрѣнію его дѣламъ слагать на ту же сумму казенныя взысканія по безнадежности, законнымъ порядкомъ удостовѣренной, и 4) разрѣшать продажу на ту же сумму ненужныхъ морскому вѣдомству вещей, зданій и матеріаловъ.

10. Управляющему Морскимъ Министерствомъ предоставляется разрѣшать на всякую сумму отпуски другимъ вѣдомствамъ, частнымъ пароходнымъ обществамъ и судовладѣльцамъ казенныхъ запасовъ и предметовъ, заимообразно или за плату, съ тѣмъ, однако, ограниченіемъ, чтобы, за производствомъ сихъ отпусковъ, удовлетвореніе потребностей по довольствію и снабженію командъ и судовъ морскаго вѣдомства не встрѣчало остановки. Въ случаѣ отпуска означенныхъ предметовъ за плату, сія послѣдняя опредѣляется цѣною, за которую предметъ можетъ быть пріобрѣтенъ морскимъ вѣдомствомъ, съ прибавкою къ ней *десяти* процентовъ.

Digitized by Google

Примѣчаніе. Въ особо уважительныхъ и нетерпящихъ отлагательства случаяхъ, означенные въ сей статьѣ отпуски могутъ быть разрѣшаемы главнымъ командиромъ порта, который, сдѣлавъ соотвѣтственное распоряженіе, немедленно доноситъ о томъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Составъ Морскаго Министерства.

11. Къ составу Морскаго Министерства принадлежатъ: 1) адмиралтействъ-совѣтъ; 2) главный военно-морской судъ; 3) главный морской штабъ; 4) морской ученый комитетъ; 5) главное гидрографическое управленіе; 6) главное управленіе кораблестроенія и снабженій; 7) морской техническій комитетъ; 8) морской строительный комитетъ; 9) канцелярія Морскаго Министерства; 10) главное военно-морское судное управленіе; 11) управленіе главнаго медицинскаго инспектора флота, и 12) архивъ.

Примѣчаніе. Учрежденіе, кругъ вѣдомства и порядокъ дѣйствій главнаго военно-морскаго суда съ состоящими при немъ лицами прокурорскаго надзора, главнаго военно-морскаго суднаго управленія, а также военно-морскихъ судовъ въ портахъ, опредѣляются въ подлежащихъ уставахъ и положеніяхъ, по принадлежности.

ГЛАВА ТРЕТІЯ.

Объ адмиралтействъ-совѣтѣ.

12. Адмиралтействъ-совѣтъ состоитъ, кромѣ предсѣдателя и вице-предсѣдателя (ст. 3 и 6), изъ членовъ, назначаемыхъ Именными указами Правительствующему Сенату и Высочайшими приказами по флоту.

Digitized by Google

13. Въ отсутствіе предсѣдателя и вице-предсѣдателя, въ адмиралтействъ-совѣтѣ предсѣдательствуетъ старшій по чину изъ наличныхъ членовъ.

14. Разсмотрѣнію адмиралтействъ-совѣта подлежатъ:

1) Проекты новыхъ законовъ и штатовъ по морскому вѣдомству, а также дополненій и измѣненій существующихъ по сему вѣдомству узаконеній, за исключеніемъ тѣхъ, которыя подлежатъ вѣдѣнію главнаго военно-морскаго суда.

Примѣчаніе. Законодательные вопросы по военно-морской судной части, касающіеся измѣненія штатовъ или назначенія новыхъ расходовъ изъ казны, разсматриваются адмиралтействъ-совѣтомъ.

2) Проекты новыхъ постановленій по технической и строевой частямъ и проекты наказовъ учрежденіямъ и должностнымъ лицамъ морскаго вѣдомства, за исключеніемъ наказовъ по судебной части.

3) Финансовая смѣта Морскаго Министерства и подчиненныхъ ему управленій, а также предположенія о способѣ выполненія хозяйственныхъ операцій.

4) Случаи, въ которыхъ испрашивается разрѣшеніе отступить отъ утвержденныхъ совѣтомъ предположеній о хозяйственныхъ операціяхъ.

5) Случаи несостоятельности подрядчиковъ и поставщиковъ и затрудненій въ подрядахъ, поставкахъ и предпріятіяхъ, а равно мѣры къ отвращенію оныхъ.

6) Дѣла по претензіямъ частныхъ лицъ къ казнѣ и по взысканіямъ казны съ частныхъ лицъ.

7) Дѣла о морскихъ призахъ и репризахъ.

8) Дѣла эмеритальной пенсіонной кассы морскаго вѣдомства и высшій надзоръ за ходомъ ея операцій.

9) Всѣ вообще дѣла по хозяйственной части, превышающія власть Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Digitized by Google

10) Дѣла, предлагаемыя на обсужденіе адмиралтействъ-совѣта Главнымъ Начальникомъ флота и морскаго вѣдомства или Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

15. Проекты новыхъ штатовъ, дополненій и измѣненій въ нихъ, проекты узаконеній по морскому вѣдомству, подлежащіе утвержденію въ законодательномъ порядкѣ, а также финансовая смѣта морскаго вѣдомства, по разсмотрѣніи ихъ адмиралтействъ-совѣтомъ, вносятся Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, вмѣстѣ съ его по онымъ соображеніями, на уваженіе Государственнаго Совѣта.

16. По дѣламъ, подлежащимъ разсмотрѣнію Правительствующаго Сената, мнѣніе адмиралтействъ-совѣта представляется Сенату чрезъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

17. Адмиралтействъ-совѣту предоставляется:

1) утверждать предположенія главныхъ управленій и другихъ учрежденій Министерства о способахъ выполненія хозяйственныхъ операцій по разнымъ заготовленіямъ, на всю назначенную смѣтою сумму, на весь годъ или частями, и разрѣшать въ теченіе года отступленія отъ этихъ предположеній;

2) назначать секретныя цѣны для торговъ, производимыхъ посредствомъ запечатанныхъ объявленій, въ тѣхъ случаяхъ, когда утвержденіе торговъ предоставлено начальнику главнаго управленія кораблестроенія и снабженій, главнымъ командирамъ портовъ и командирамъ портовъ, неподчиненныхъ главнымъ командирамъ;

3) разрѣшать отдачу операцій частнымъ компаніямъ, дѣйствующимъ по утвержденнымъ правительствомъ уставамъ, а также извѣстнымъ заводчикамъ и фабрикантамъ безъ представленія залоговъ въ обезпеченіе исправнаго исполненія подряда, за исключеніемъ случаевъ, когда залоги требуются въ обезпеченіе задаточныхъ денегъ;

Digitized by Google

4) разрѣшать окончательно дѣла о недопущеніи подрядчиковъ къ торгамъ по подрядамъ и поставкамъ въ случаяхъ, указанныхъ въ законахъ гражданскихъ (свод. зак. т. X, ч. I, изд. 1857 г. ст. 1797);

5) разрѣшать отдачу принадлежащихъ портамъ оброчныхъ статей въ наемъ или содержаніе;

6) назначать пособія служащимъ по морскому вѣдомству изъ опредѣленныхъ на сей предметъ суммъ;

7) разрѣшать недоразумѣнія, возникающія по поводу выдачи служащимъ довольствія или денежнаго содержанія отъ казны;

8) въ случаяхъ, превышающихъ власть Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, разрѣшать на всякую сумму: а) выдачу подъемныхъ и суточныхъ денегъ чинамъ, командируемымъ по дѣламъ службы; б) продажу ненужныхъ морскому вѣдомству вещей, зданій и матеріаловъ; в) сложеніе казенныхъ взысканій по безнадежности, удостовѣренной законнымъ порядкомъ, а также штрафовъ, неустойки и пени по дѣламъ подряднымъ, если отъ неисправности частныхъ лицъ не послѣдовало для казны убытковъ или затрудненій, и г) принятіе на счетъ казны убытковъ, когда они произошли не отъ злоупотребленій или упущеній по службѣ лицъ, коимъ было ввѣрено храненіе казеннаго имущества.

18. Дѣла, разсматриваемыя адмиралтействъ-совѣтомъ, докладываются дѣлопроизводителями подлежащихъ управленій Министерства, въ присутствіи начальниковъ этихъ управленій. Въ засѣданія совѣта могутъ быть приглашаемы, по усмотрѣнію предсѣдательствующаго, всѣ вообще лица, объясненія коихъ будутъ признаны полезными; причемъ лица сіи пользуются только совѣщательнымъ голосомъ.

19. Для дѣйствительности засѣданія совѣта, необходимо присутствіе не менѣе трехъ членовъ, считая въ томъ числѣ предсѣдательствующаго.

Digitized by Google

20. Дѣла, вносимыя въ адмиралтействъ - совѣтъ, рѣшаются большинствомъ голосовъ присутствующихъ; въ случаѣ равенства голосовъ, голосъ предсѣдательствующаго даетъ перевѣсъ.

21. Дѣлопроизводство по адмиралтействъ - совѣту возлагается на канцелярію Морскаго Министерства.

22. Члены адмиралтействъ-совѣта имѣютъ право осматривать, во всякое время, военныя суда, казармы, госпитали, адмиралтейства, верфи, магазины, заводы, морскія учебныя заведенія и всѣ вообще учрежденія морскаго вѣдомства. При этомъ означенныя лица, не дѣлая на мѣстѣ никакихъ распоряженій, представляютъ, когда признаютъ нужнымъ, свои замѣчанія Главному Начальнику флота и морскаго вѣдомства или сообщаютъ оныя Управляющему Морскимъ Министерствомъ.

23. Члены адмиралтействъ-совѣта пользуются, въ теченіе года, вакантнымъ временемъ по очереди, съ разрѣшенія Главнаго Начальника флота и морскаго вѣдомства.

24. При адмиралтействъ-совѣтѣ состоитъ управленіе эмеритальною пенсіонною кассою морскаго вѣдомства, ближайшее завѣдываніе дѣлами которой возлагается ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ на одного изъ членовъ совѣта или на особое лицо. Права, обязанности и отвѣтственность завѣдывающаго дѣлами кассы опредѣляются особымъ о ней положеніемъ.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

О главномъ морскомъ штабѣ.

25. Въ главномъ морскомъ штабѣ сосредоточиваются: 1) управленіе боевыми силами, движеніями и строевою частью флота, и 2) завѣдываніе личнымъ составомъ флота и морскаго вѣдомства.

Digitized by Google

26. Главный морской штабъ состоитъ изъ двухъ отдѣловъ: 1) военно-морскаго, и 2) личнаго состава. Первымъ непосредственно завѣдываетъ начальникъ главнаго штаба; завѣдываніе же вторымъ, возлагается, подъ наблюденіемъ начальника штаба, на его помощника.

27. Къ вѣдѣнію военно-морскаго отдѣла относятся: 1) составленіе программы плаванія, списка судовъ и дѣлопроизводство по приготовленію ихъ къ военнымъ дѣйствіямъ; 2) собраніе свѣдѣній о числѣ и движеніи отдѣльныхъ судовъ и эскадръ, а также о направленіи движенія морской торговли; 3) дѣла по образованію, хозяйству и инспектированію командъ, а также установленію формъ вооруженія и обмундированія; 4) дѣла по строевой части командъ, расположенныхъ въ С.-Петербургѣ; 5) дѣла дисциплинарныя и завѣдываніе военно - исправительною тюрьмою морскаго вѣдомства въ С.-Петербургѣ, и 6) собраніе свѣдѣній о состояніи иностранныхъ военныхъ флотовъ и командъ.

28. Къ вѣдѣнію отдѣла личнаго состава относятся: 1) общія распоряженія и дѣлопроизводство по личному составу чиновъ флота и морскаго вѣдомства; 2) дѣлопроизводство по комплектованію судовъ морскими чинами, по призыву и пріему на службу во флотъ и увольненію въ запасъ; 3) дѣла о пенсіяхъ, наградахъ и пособіяхъ чинамъ морскаго вѣдомства, равно какъ о призрѣніи отставныхъ нижнихъ чиновъ и ихъ семействъ въ случаяхъ, законами опредѣленныхъ; 4) дѣла о духовенствѣ и церквахъ морскаго вѣдомства, и 5) составленіе годоваго отчета по личному составу, общее дежурство, регистратура и денежная часть главнаго штаба.

29. Начальникъ главнаго морскаго штаба есть помощникъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ во всемъ, касающемся охраненія дисциплины во флотѣ и боевой его готовности. Онъ инспектируетъ, по

Digitized by Google

порученію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, всѣ суда, команды и госпитали морскаго вѣдомства; причемъ, въ случаѣ замѣченныхъ отступленій отъ уставовъ или предписанныхъ правилъ, настаиваетъ на немедленномъ возстановленіи нарушеннаго порядка, а о другихъ замѣчаніяхъ своихъ сообщаетъ главному командиру порта или начальнику эскадры, по принадлежности. Начальникъ главнаго морскаго штаба имѣетъ право посѣщать, во всякое время, морскія учебныя заведенія. О результатахъ своихъ осмотровъ онъ докладываетъ Управляющему Министерствомъ.

30. Начальникъ главнаго морскаго штаба завѣдываетъ, на правахъ главнаго командира порта, всѣми морскими командами, расположенными въ С.-Петербургѣ, и судами флота, находящимися въ водахъ сей столицы и не отдѣленными въ распоряженіе порта. Въ вѣдѣніи его состоятъ также: инвалидный домъ Императора Павла I, военно-исправительная тюрьма морскаго вѣдомства въ С.-Петербургѣ и телеграфная станція сего вѣдомства.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

О морскомъ ученомъ комитетѣ.

31. Въ морскомъ ученомъ комитетѣ сосредоточиваются: 1) свѣдѣнія о развитіи, новѣйшихъ успѣхахъ и открытіяхъ въ области мореходныхъ наукъ и научная разработка относящихся къ морскому искусству вопросовъ, 2) общее завѣдываніе всѣми учебными заведеніями военно-морскаго вѣдомства.

32. Въ морскомъ ученомъ комитетѣ предсѣдательствуетъ начальникъ главнаго гидрографическаго управленія.

33. Морской ученый комитетъ: 1) даетъ заключенія по вопросамъ о столкновеніи судовъ и нару-

Digitized by Google

шеніи правилъ судоходства, возникающимъ при судебномъ разсмотрѣніи дѣлъ; 2) наблюдаетъ за направленіемъ учебной части въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ и за ея усовершенствованіемъ, и 3) заботится о поддержаніи общей связи въ системѣ военно-морскаго образованія.

Примѣчаніе. Предсѣдатель и штатные члены комитета имѣютъ право присутствовать въ означенныхъ заведеніяхъ на лекціяхъ и экзаменахъ. Всѣ замѣчанія свои они представляютъ комитету.

34. Въ засѣданіяхъ комитета по дѣламъ учебныхъ заведеній обязательно присутствуютъ начальники морскаго и техническаго училищъ и, по особымъ приглашеніямъ: начальникъ главнаго морскаго штаба, члены конференціи Николаевской морской академіи, предсѣдатель морскаго техническаго комитета и главные инспекторы морскихъ техническихъ спеціальностей.

35. Комитетъ избираетъ изъ лицъ, могущихъ быть полезными по своимъ познаніямъ и трудамъ, какъ русскихъ подданныхъ, такъ и иностранцевъ, почетныхъ членовъ и сотрудниковъ, утверждаемыхъ въ этихъ званіяхъ Главнымъ Начальникомъ флота и морскаго вѣдомства. Сверхъ того, въ засѣданія комитета могутъ быть приглашаемы постороннія лица, мнѣнія коихъ будутъ признаны полезными.

36. Опредѣленія комитета подлежатъ утвержденію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, которому, въ случаѣ разногласія въ комитетѣ, представляются всѣ послѣдовавшія въ немъ по разсмотрѣнному дѣлу мнѣнія.

37. Въ вѣдѣніи ученаго комитета состоятъ: изданіе, по утвержденной программѣ, морскаго сборника и библіотека Морскаго Министерства.

38. Ученый комитетъ, относительно полученія изъ за границы необходимыхъ для собственныхъ его

Digitized by Google

надобностей географическихъ и морскихъ картъ, плановъ, моделей, инструментовъ, книгъ, повременныхъ изданій и другихъ учебныхъ пособій, пользуется правами, опредѣленными статьею 1273 устава таможеннаго (свод. зак. т. VI, изд. 1857 г.).

Примѣчаніе. Указанныя въ сей статьѣ права предоставляются также главному гидрографическому управленію и морскому техническому комитету.

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

О главномъ гидрографическомъ управленіи.

39. На главное гидрографическое управленіе возлагается принятіе мѣръ къ обезпеченію безопасности мореплаванія. Къ обязанностямъ сего учрежденія относятся:

1) собраніе точныхъ свѣдѣній объ условіяхъ плаванія въ Россійскихъ и иностранныхъ водахъ и распоряженія о производствѣ съемокъ и промѣровъ въ Россійскихъ моряхъ;

2) составленіе и исправленіе картъ, атласовъ, лоцій и другихъ руководствъ для плаванія;

3) попеченіе объ устройствѣ и содержаніи маяковъ и предостерегательныхъ знаковъ, а также лоцманскихъ и спасательныхъ учрежденій морскаго вѣдомства;

4) снабженіе портовыхъ магазиновъ и военныхъ судовъ мореходными инструментами, картами, лоціями и другими гидрографическими предметами, а также сигнальными книгами;

5) объявленіе свѣдѣній о состояніи фарватеровъ и банокъ въ русскихъ моряхъ и о перемѣнахъ въ нихъ, касающихся маяковъ и предостерегательныхъ знаковъ;

6) руководство учеными занятіями морскихъ астрономическихъ, компасныхъ и метеорологическихъ обсерваторій, и

Digitized by Google

7) разсмотрѣніе вахтенныхъ журналовъ о плаваніи судовъ и произведенныхъ на судахъ хронометрическихъ, метеорологическихъ и магнитныхъ наблюденіяхъ, а также отчетовъ о частныхъ гидрографическихъ измѣреніяхъ.

40. Главное гидрографическое управленіе ежегодно представляетъ Управляющему Министерствомъ планъ гидрографическихъ работъ, которыя необходимо исполнить въ предстоящемъ году, вмѣстѣ съ соображеніями о степени неотложности тѣхъ или другихъ работъ и о потребныхъ на нихъ денежныхъ средствахъ, а, по полученіи отъ Управляющаго Министерствомъ указаній о томъ, какія изъ сихъ предположеній должны быть выполнены, принимаетъ надлежащія къ осуществленію ихъ мѣры. По утвержденіи же программы плаванія, оно руководитъ дѣйствіями гидрографическихъ экспедицій и партій.

41. Главное гидрографическое управленіе опредѣляетъ, на основаніи доставляемыхъ подлежащими управленіями свѣдѣній, размѣръ расхода, необходимаго для удовлетворенія въ предстоящемъ году потребностей по гидрографической части, и предположенія свои по сему предмету сообщаетъ главному управленію кораблестроенія и снабженій, для внесенія ихъ въ финансовую смѣту Морскаго Министерства.

42. Главное гидрографическое управленіе непосредственно распоряжается заготовленіемъ и ремонтомъ, въ предѣлахъ финансовой смѣты, однихъ только спеціальныхъ по гидрографической части предметовъ.

43. Начальникъ главнаго гидрографическаго управленія представляетъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ предположенія свои о способахъ заготовленія гидрографическихъ предметовъ и утверждаетъ собственною властію подряды, поставки и хозяйственныя заготовленія означенныхъ предметовъ на сумму до семи тысячъ пятисотъ рублей.

Digitized by Google

44. Директоры маяковъ, начальники гидрографическихъ экспедицій и съемочныхъ партій, смотрители инструментальныхъ камеръ и депо картъ, астрономы, помощники ихъ и лица, производящія метеорологическія наблюденія, подчиняются, въ техническомъ и ученомъ отношеніи, начальнику главнаго гидрографическаго управленія.

45. При главномъ гидрографическомъ управленіи состоятъ: 1) депо мореходныхъ инструментовъ; 2) архивъ картъ, лоцій и другихъ относящихся къ гидрографіи книгъ и руководствъ, а также описныхъ журналовъ; 3) граверная, литографія и мастерская для печатанія картъ, и 4) мастерская мореходныхъ инструментовъ.

ГЛАВА СЕДЬМАЯ.

О главномъ управленіи кораблестроенія и снабженій.

46. Въ главномъ управленіи кораблестроенія и снабженій сосредоточивается общее завѣдываніе хозяйствомъ морскаго вѣдомства.

47. Главное управленіе кораблестроенія и снабженій состоитъ изъ трехъ отдѣловъ: 1) сооруженій, 2) заготовленій, и 3) счетнаго. Первымъ непосредственно завѣдываетъ начальникъ главнаго управленія; завѣдываніе же двумя другими ввѣряется начальникамъ сихъ отдѣловъ, дѣйствующимъ на правахъ директоровъ департаментовъ въ Министерствахъ съ тѣми особенностями, которыя опредѣлены въ статьяхъ 48 и слѣдующихъ.

48. Отдѣлъ сооруженій: 1) составляетъ и представляетъ на утвержденіе Управляющаго Морскимъ Министерствомъ общіе планы предстоящихъ въ каждомъ году: а) кораблестроительныхъ работъ и заказовъ, и б) строительныхъ работъ морскаго вѣдомства, вмѣстѣ съ предположеніями о способахъ и мѣстѣ произ-

Digitized by Google

водства тѣхъ и другихъ работъ; 2) по утвержденіи означенныхъ плановъ, распоряжается приведеніемъ ихъ въ исполненіе, сообщая главнымъ командирамъ и командирамъ портовъ о работахъ, предназначенныхъ къ исполненію собственными средствами портовъ, а также покупая и заказывая на частныхъ верфяхъ и заводахъ суда, механизмы, орудія, мины и всѣ вообще принадлежности вооруженія судовъ и командъ.

49. Обязанность отдѣла заготовленій заключается въ своевременномъ пріобрѣтеніи необходимыхъ для морскаго вѣдомства матеріаловъ, распредѣленіи ихъ между портами и сформированіе запасовъ главнѣйшихъ предметовъ въ портовыхъ хранилищахъ. Сообразно сему отдѣлъ: 1) опредѣляетъ размѣръ потребностей морскаго вѣдомства и мѣста ихъ удовлетворенія и составляетъ планъ хозяйственныхъ операцій; 2) по утвержденіи сего плана адмиралтействъ-совѣтомъ, заготовляетъ матеріалы и припасы, необходимые для постройки и ремонта судовъ, снабженія ихъ вооруженіемъ и артиллеріею, постройки и ремонта зданій, маяковъ и гидрографическихъ сооруженій, отопленія и освѣщенія сихъ зданій, маяковъ и сооруженій, для матеріальнаго довольствія командъ и для снабженія судовъ и командъ всѣмъ нужнымъ въ плаваніи; 3) производитъ всѣ торги, заключаетъ контракты и ведетъ разсчеты по всѣмъ поставкамъ для портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго, а для портовъ отдаленныхъ—по тѣмъ предметамъ, которые признано будетъ болѣе выгоднымъ заготовить или заподрядить въ С.-Петербургѣ, и 4) о предметахъ, заготовленіе коихъ окажется болѣе выгоднымъ произвести въ портахъ, посылаетъ увѣдомленія портовымъ управленіямъ.

50. Отдѣлъ заготовленій обязанъ имѣть свѣдѣнія о состояніи рынка въ Россіи и за границею, относительно главнѣйшихъ предметовъ, необходимыхъ для удовлетворенія потребностей морскаго вѣдомства.

Digitized by Google

51. На счетный отдѣлъ возлагаются: 1) составленіе общей по Морскому Министерству финансовой смѣты доходовъ, расходовъ и спеціальныхъ средствъ; 2) составленіе кассовыхъ росписаній суммамъ, ассигнованнымъ по смѣтѣ; составленіе и представленіе на утвержденіе Управляющаго Морскимъ Министерствомъ соображеній о передвиженіи кредитовъ между параграфами и статьями финансовой смѣты и объ испрошеніи кредитовъ сверхсмѣтныхъ, а также исполненіе утвержденныхъ предположеній по симъ предметамъ; 3) снабженіе отправляющихся въ заграничное плаваніе судовъ необходимыми кредитивами; наблюденіе, чтобы суда отсчитывались въ данныхъ имъ кредитивахъ своевременно и правильно и составленіе ассигновокъ по удовлетворенію денежнымъ содержаніемъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, членовъ адмиралтействъ-совѣта, лицъ, состоящихъ по Министерству и по особымъ порученіямъ при Управляющемъ Морскимъ Министерствомъ и чиновъ главнаго управленія кораблестроенія и снабженій; 4) разъясненіе недоразумѣній по примѣненію существующихъ правилъ счетоводства и отчетности; 5) общій надзоръ за правильнымъ и единообразнымъ веденіемъ денежнаго и матеріальнаго счетоводства въ портовыхъ учрежденіяхъ и за своевременнымъ представленіемъ ими отчетности; 6) составленіе свѣдѣній о свободныхъ кредитахъ, общаго свода по заключенію финансовой смѣты, списка кредиторовъ казны и соображеній о зачетѣ въ счетъ кредитовъ смѣты предстоящаго года остатковъ матеріаловъ, оказывающихся свободными за удовлетвореніемъ предстоящихъ расходовъ текущаго года и пополненіемъ нормальныхъ запасовъ; 7) извлеченіе необходимыхъ для централизаціи оборотовъ Морскаго Министерства данныхъ изъ подлежащей къ отсылкѣ въ Государственный Контроль отчетности центральныхъ и портовыхъ управленій и составленіе общаго по

Digitized by Google

Министерству отчета объ оборотахъ денежныхъ и матеріальныхъ капиталовъ, и 8) представленіе въ Государственный Контроль матеріальной отчетности учрежденій морскаго вѣдомства.

52. На начальникѣ главнаго управленія кораблестроенія и снабженій лежатъ обязанности по содержанію флота въ опредѣленномъ комплектѣ. Онъ имѣетъ право осматривать производимыя въ портахъ кораблестроительныя, строительныя и заводскія работы, а также удостовѣряться въ. состояніи и способахъ храненія портовыхъ запасовъ. О результатахъ своихъ осмотровъ и наблюденій онъ докладываетъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ.

53. Начальникъ главнаго управленія кораблестроенія и снабженій завѣдываетъ адмиралтейскими Ижорскими заводами, на правахъ главнаго командира порта.

54. Начальнику главнаго управленія кораблестроенія и снабженій предоставляется: 1) утверждать на всякую сумму подряды, поставки и разнаго рода хозяйственныя заготовленія, въ предѣлахъ финансовой смѣты и утвержденнаго плана хозяйственныхъ операцій; 2) назначать секретныя цѣны для торговъ, производимыхъ посредствомъ запечатанныхъ объявленій, въ тѣхъ случаяхъ, когда утвержденіе торговъ предоставлено начальнику отдѣла заготовленій, и 3) разрѣшать, съ соблюденіемъ смѣтныхъ правилъ и безъ ущерба для казеннаго интереса, отсрочки по исполненію обязательствъ съ казною на время, какое окажется возможнымъ по обстоятельствамъ дѣла и сроками представленныхъ залоговъ.

55. Начальники отдѣловъ заготовленій и счетнаго суть ближайшіе помощники начальника главнаго управленія кораблестроенія и снабженій, по ввѣреннымъ каждому изъ нихъ частямъ. Они докладываютъ лично Управляющему Морскимъ Министерствомъ дѣла по своимъ отдѣламъ, въ присутствіи начальника главнаго управленія.

Digitized by Google

56. Начальнику отдѣла заготовленій предоставляется утверждать подряды, поставки и всякаго рода хозяйственныя заготовленія, въ предѣлахъ утвержденнаго плана хозяйственныхъ операцій, на сумму до семи тысячъ пятисотъ рублей и принимать въ обезпеченіе подрядовъ, имъ утверждаемыхъ, залоги, равные одной пятой, а, при особо уважительныхъ случаяхъ,—до одной десятой подрядной суммы, если уменьшеніе размѣра залога, по роду операцій, будетъ возможно.

57. Начальникъ отдѣла заготовленій дѣйствуетъ по ввѣренной ему части самостоятельно, представляя на разсмотрѣніе начальника главнаго управленія кораблестроенія и снабженій общіе планы ежегодныхъ хозяйственныхъ операцій и составленія по портамъ матеріальныхъ запасовъ, а на разрѣшеніе его—всѣ измѣненія въ сихъ планахъ и всѣ случаи, въ которыхъ оказывается необходимымъ допустить отступленія отъ нормальныхъ кондицій на подряды или отъ условій заключеннаго контракта.

58. Начальникъ счетнаго отдѣла, руководствуясь, при составленіи финансовой смѣты, указаніями начальника главнаго управленія кораблестроенія и снабженій, относительно суммъ, подлежащихъ внесенію въ смѣту на предстоящія работы и заготовленія, представляетъ, въ теченіе года, на разрѣшеніе начальника главнаго управленія только случаи отступленій отъ утвержденной финансовой смѣты, разассигнованія кредитовъ и правилъ счетоводства.

ГЛАВА ВОСЬМАЯ.

О морскомъ техническомъ комитетѣ.

59. Морской технической комитетъ имѣетъ предметомъ своихъ занятій: 1) техническую сторону кораблестроенія, механики, артиллеріи и миннаго

Digitized by Google

искусства и 2) высшее, въ техническомъ собственно отношеніи, наблюденіе за кораблестроительными, механическими, артиллерійскими и минными работами, производимыми на судахъ, въ портахъ и на заводахъ морскаго вѣдомства, а также, по его заказамъ,—на частныхъ верфяхъ и заводахъ.

60. Морской техническій комитетъ: 1) на основаніи полученныхъ отъ главнаго управленія кораблестроенія и снабженій свѣдѣній о размѣрахъ и рангахъ судовъ, Высочайше разрѣшенныхъ къ постройкѣ, составляетъ чертежи, спесификаціи, техническія условія и соображенія, которыя должны быть соблюдены при заказахъ или покупкахъ судовъ и ихъ механизмовъ; 2) сообщаетъ главнымъ командирамъ и командирамъ портовъ необходимыя техническія данныя, для составленія по нимъ портовыми строителями чертежей и спесификацій судовъ, предназначенныхъ къ постройкѣ въ портахъ; 3) составляетъ подробныя соображенія о вооруженіи этихъ судовъ и объ устройствѣ на нихъ необходимыхъ для боя приспособленій; 4) разсматриваетъ и исправляетъ составленные въ портахъ чертежи, спесификаціи и смѣты; 5) по утвержденіи Главнымъ Начальникомъ флота и морскаго вѣдомства или Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ судовыхъ чертежей и соображеній о вооруженіи судовъ, передаетъ ихъ въ главное управленіе кораблестроенія и снабженій; 6) даетъ заключеніе по всѣмъ возникающимъ, по технической части, вопросамъ и недоразумѣніямъ, и 7) разсматриваетъ и повѣряетъ техническіе отчеты и счеты техническихъ работъ по морскому вѣдомству.

61. Морской техническій комитетъ состоитъ, подъ предсѣдательствомъ лица, назначеннаго къ тому Высочайшею властію, изъ главныхъ инспекторовъ кораблестроенія, механической части, артиллеріи и миннаго дѣла, помощниковъ сихъ инспекторовъ и особо назначенныхъ лицъ, свѣдущихъ по каждой отрасли военно-морской техники.

Digitized by Google

62. Вопросы, внесенные на обсужденіе техническаго комитета, разсматриваются, по назначенію предсѣдателя: или въ полномъ собраніи комитета; или въ частныхъ засѣданіяхъ, состоящихъ изъ членовъ той спеціальности, къ которой относится подлежащій разсмотрѣнію вопросъ, подъ предсѣдательствомъ самого предсѣдателя или главнаго инспектора этой спеціальности; или же на самомъ суднѣ, относительно котораго возникъ вопросъ, — въ составѣ представителей разныхъ спеціальностей.

63. Относительно избранія почетныхъ членовъ и членовъ-сотрудниковъ, а также приглашенія въ засѣданія постороннихъ лицъ, техническій комитетъ пользуется правами, предоставленными морскому ученому комитету (ст. 35).

64. Опредѣленія комитета утверждаются Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, которому, въ случаѣ разногласія, представляются всѣ послѣдовавшія въ комитетѣ разныя по дѣлу мнѣнія.

65. Члены морскаго техническаго комитета, наблюдая лично за работами на мѣстѣ ихъ производства, имѣютъ право останавливать работы, несогласныя съ утвержденными Главнымъ Начальникомъ флота и морскаго вѣдомства или Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ чертежами, сообщаютъ о замѣченныхъ упущеніяхъ, для устраненія ихъ, главнымъ командирамъ портовъ и доносятъ о результатахъ своихъ осмотровъ Управляющему Министерствомъ. — На обязанности членовъ означеннаго комитета лежитъ попеченіе о томъ, чтобы производимыя по морскому вѣдомству сооруженія и работы удовлетворяли современному состоянію науки и техники.

66. Учетъ, въ техническомъ отношеніи, работъ и повѣрка счетовъ расходовъ на дѣйствіе механизмовъ, отопленіе и освѣщеніе мастерскихъ производятся состоящими при комитетѣ техниками-ревизорами, подъ наблюденіемъ предсѣдателя комитета,

Digitized by Google

который командируетъ означенныхъ лицъ на мѣста производства работъ.

67. Соображенія главныхъ техниковъ-ревизоровъ, съ которыми не согласится портовое начальство, разсматриваются комитетомъ. Постановленія комитета, несогласныя съ заключеніемъ портоваго начальства, представляются Управляющему Морскимъ Министерствомъ.

68. Главные инспекторы техническаго комитета суть главные руководители работъ въ портахъ и на судахъ, каждый по своей спеціальности, и вмѣстѣ съ тѣмъ, инспекторы въ техническомъ отношеніи, соотвѣтствующихъ корпусовъ: корабельныхъ инженеровъ, инженеръ-механиковъ, артиллеристовъ и минныхъ офицеровъ.

69. При морскомъ техническомъ комитетѣ состоятъ: 1) морской музей, и 2) Высочайше учрежденная въ С.-Петербургѣ коммисія для производствартиллерійскихъ опытовъ. Первый ввѣряется особома попеченію предсѣдателя комитета, а послѣдняя подучиняется всецѣло главному инспектору артиллеріи.

ГЛАВА ДЕВЯТАЯ.

О морскомъ строительномъ комитетѣ.

70. На морской строительный комитетъ возлагаются руководство, въ техническомъ отношеніи, всѣми строительными работами морскаго вѣдомства, а также разрѣшеніе всѣхъ техническихъ вопросовъ, относящихся къ постройкѣ зданій и портовыхъ сооруженій.

71. Морской строительный комитетъ: 1) составляетъ и повѣряетъ составленные въ портахъ проекты и чертежи; 2) повѣряетъ и утверждаетъ техническія на строительныя работы смѣты, а также повѣряетъ, въ техническомъ отношеніи, отчеты по постройкѣ зданій и сооруженій, и 3) даетъ заключенія по техническимъ вопросамъ, возникающимъ при су-

Digitized by Google

дебномъ разбирательствѣ дѣлъ и при претензіяхъ подрядчиковъ на разсчеты по исполненнымъ ими работамъ.

72. Проекты портовыхъ сооруженій обсуждаются въ соединенномъ присутствіи техническаго и строительнаго комитетовъ, при участіи: относительно плановъ постройки казармъ и госпиталей—начальника главнаго морскаго штаба и главнаго медицинскаго инспектора флота, а относительно вопросовъ по сооруженію маяковъ—начальника главнаго гидрографическаго управленія.

73. Въ засѣданія строительнаго комитета приглашаются, по усмотрѣнію предсѣдателя, постороннія лица, мнѣнія или объясненія коихъ могутъ быть полезны для лучшаго разъясненія дѣла. Лица сіи пользуются только совѣщательнымъ голосомъ.

74. Журналы комитета представляются на утвержденіе Управляющаго Морскимъ Министерствомъ: 1) по дѣламъ, при обсужденіи коихъ послѣдовали разныя мнѣнія, и 2) по наиболѣе важнымъ вопросамъ, касающимся морской строительной части. Указаніе послѣднихъ предоставляется адмиралтействъ-совѣту.

75. Предсѣдатель строительнаго комитета есть главный инспекторъ всѣхъ строительныхъ работъ и въ то же время инспекторъ, въ техническомъ отношеніи, корпуса инженеровъ морской строительной части. Члены строительнаго комитета суть инспекторы производимыхъ въ портахъ строительныхъ работъ, въ техническомъ отношеніи. На обязанности предсѣдателя и членовъ лежитъ попеченіе о томъ, чтобы производимыя по морскому вѣдомству строительныя работы удовлетворяли современному состоянію науки и техники.

ГЛАВА ДЕСЯТАЯ.

О Канцеляріи Морскаго Министерства.

76. Въ канцеляріи Морскаго Министерства сосредоточиваются: 1) переписка Главнаго Начальника флота

Digitized by Google

и морскаго вѣдомства и Управляющаго Морскимъ Министерствомъ по дѣламъ общимъ, не принадлежащимъ къ вѣдѣнію другихъ учрежденій Министерства; 2) составленіе всеподданнѣйшихъ отчетовъ по морскому вѣдомству; 3) дѣлопроизводство по адмиралтействъ-совѣту; 4) юрисконсультская часть Морскаго Министерства, и 5) кодификація морскихъ узаконеній.

77. На отдѣленіе общихъ дѣлъ канцеляріи возлагаются: 1) общая по Министерству переписка и составленіе всеподданнѣйшихъ отчетовъ; 2) установленіе очереди дѣламъ, подлежащимъ разсмотрѣнію въ адмиралтействъ-совѣтѣ; 3) составленіе по симъ дѣламъ справокъ и журналовъ совѣта и сообщеніе постановленій совѣта къ исполненію, и 4) удовлетвореніе содержаніемъ чиновъ канцеляріи, регистратура и хозяйственная часть канцеляріи.

78. На кодификаціонное отдѣленіе канцеляріи возлагается наблюденіе за содержаніемъ въ систематическомъ порядкѣ дѣйствующихъ по морскому вѣдомству постановленій, а также составленіе сборниковъ сихъ постановленій, новыхъ изданій свода оныхъ и продолженій къ нему.

79. Директоръ канцеляріи есть вмѣстѣ съ тѣмъ юрисконсультъ Морскаго Министерства. Онъ даетъ заключенія по спорамъ между казною и частными лицами, по дѣламъ о морскихъ призахъ и вообще по юридическимъ вопросамъ, когда означенные споры, дѣла и вопросы поступаютъ на разсмотрѣніе адмиралтействъ-совѣта или Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

80. Къ обязанностямъ помощниковъ юрисконсульта относятся: 1) разсмотрѣніе съ юридической стороны проектовъ контрактовъ и другихъ договорныхъ обязательствъ, заключаемыхъ учрежденіями Морскаго Министерства; 2) составленіе заключеній по спорнымъ между казною и частными лицами дѣламъ, производящимся въ означенныхъ учрежденіяхъ административ-

Digitized by Google

нымъ порядкомъ; 3) составленіе заключеній по возникающимъ въ тѣхъ учрежденіяхъ вопросамъ, относительно толкованія и примѣненія законовъ, и 4) веденіе исковыхъ дѣлъ морскаго вѣдомства въ судебныхъ мѣстахъ.

ГЛАВА ОДИННАДЦАТАЯ.

Объ управленіи главнаго медицинскаго инспектора флота.

81. Главный медицинскій инспекторъ флота: 1) слѣдитъ за тѣмъ, чтобы помѣщеніе, продовольствіе, одежда и занятія морскихъ чиновъ соотвѣтствовали требованіямъ гигіены; 2) наблюдаетъ за сбереженіемъ здоровья означенныхъ чиновъ, а равно за правильнымъ содержаніемъ ихъ въ госпиталяхъ и лазаретахъ; 3) даетъ заключенія по судебно-медицинскимъ и другимъ, возникающимъ, въ семъ отношеніи, вопросамъ, и 4) имѣетъ высшій надзоръ за медицинскою частію морскаго вѣдомства.

82. Главному медицинскому инспектору флота подчинены, въ врачебномъ собственно отношеніи, всѣ медицинскіе чины и врачебныя учрежденія морскаго вѣдомства.

83. Главный медицинскій инспекторъ осматриваетъ, не менѣе одного раза въ годъ, въ санитарномъ и медицинскомъ отношеніи, какъ врачебныя учрежденія морскаго вѣдомства, такъ равно казармы, суда и мѣста размѣщенія, обученія и занятій чиновъ флота. Производство такого осмотра въ отдаленныхъ портахъ онъ можетъ поручать главнымъ докторамъ морскихъ госпиталей въ портахъ, которые доносятъ ему какъ о сдѣланныхъ ими при этомъ замѣчаніяхъ, такъ и о всѣхъ болѣе важныхъ происшествіяхъ во ввѣренныхъ имъ частяхъ.

84. Обнаруженныя при осмотрахъ упущенія и неисправности со стороны медицинскихъ и фармацев-

Digitized by Google

тическихъ чиновъ главный медицинскій инспекторъ имѣетъ право прекращать собственною властію; о замѣчаніяхъ же, вызывающихъ распоряженія по другимъ частямъ, сообщаетъ главнымъ командирамъ и командирамъ портовъ, а въ важныхъ случаяхъ представляетъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ.

85. Главному медицинскому инспектору предоставляется: 1) для обсужденія гигіенической стороны вопросовъ по продовольствію, обмундированію, помѣщенію и служебнымъ занятіямъ морскихъ чиновъ, а также вопросовъ судебно-медицинскихъ и фармацевтическихъ, приглашать спеціалистовъ и вообще свѣдущихъ по означеннымъ предметамъ лицъ изъ служащихъ въ морскомъ вѣдомствѣ и постороннихъ, и 2) выписывать изъ за границы, съ разрѣшенія каждый разъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, ученыя медицинскія книги и пособія, безъ разсмотрѣнія цензурою и уплаты таможенныхъ пошлинъ.

86. Къ обязанностямъ управленія главнаго медицинскаго инспектора, кромѣ дѣлопроизводства и переписки по предметамъ вѣдѣнія сего должностнаго лица, относятся: 1) веденіе списковъ всѣмъ медицинскимъ и фармацевтическимъ чинамъ морскаго вѣдомства, съ подробными свѣдѣніями о ихъ медицинской дѣятельности; 2) собираніе медико-статистическихъ свѣдѣній о состояніи здоровья въ портахъ и на флотѣ, и 3) установленіе формъ и правилъ для веденія и составленія санитарной отчетности.

ГЛАВА ДВѢНАДЦАТАЯ.

Объ архивѣ.

87. Въ архивѣ хранятся всѣ оконченныя производствомъ дѣла, шнуровыя книги и документы, передаваемые, въ установленные сроки, изъ учрежденій

Digitized by Google

Морскаго Министерства, С.-Петербургскаго порта и расположенныхъ въ С.-Петербургѣ морскихъ командъ.

88. Къ обязанностямъ начальника архива относятся: 1) выдача, въ опредѣленныхъ случаяхъ, подлежащимъ учрежденіямъ дѣлъ, книгъ, документовъ и справокъ; 2) выдача на законномъ основаніи копій съ хранящихся въ архивѣ формуляровъ, метрическихъ свидѣтельствъ и тому подобныхъ актовъ, и 3) справки по требованіямъ другихъ вѣдомствъ и учрежденій морскаго вѣдомства, не находящихся въ С.-Петербургѣ.

89. Уничтоженіе хранящихся въ архивѣ и признанныхъ ненужными дѣлъ разрѣшается Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, по докладу начальника архива, причемъ къ уничтоженію документальной отчетности и шнуровыхъ книгъ приступается не иначе, какъ по соглашенію съ Государственнымъ Контролемъ.

ГЛАВА ТРИНАДЦАТАЯ.

Общія постановленія о чинахъ Морскаго Министерства.

90. Начальники: главнаго морскаго штаба, главнаго управленія кораблестроенія и снабженій и главнаго гидрографическаго управленія, предсѣдатели морскихъ техническаго и строительнаго комитетовъ, главный военно-морской прокуроръ и его товарищъ, завѣдывающій дѣлами эмеритальной кассы, главные инспекторы всѣхъ спеціальностей военно-морской техники и медицинской части, директоръ канцеляріи Морскаго Министерства, начальники отдѣловъ заготовленій и счетнаго, а также помощники начальника штаба и начальника главнаго гидрографическаго управленія, опредѣляются и увольняются Именными Высочайшими указами Правительствующему Сенату и Высочайшими приказами по морскому вѣдомству.

Digitized by Google

Члены морскихъ ученаго, техническаго и строительнаго комитетовъ, начальникъ архива и чины, занимающіе должности не ниже пятаго класса, опредѣляются и увольняются Высочайшими приказами по морскому вѣдомству, а прочіе чины главныхъ управленій, канцелярій и другихъ учрежденій морскаго вѣдомства назначаются приказами Главнаго Начальника флота и морскаго вѣдомства.

91. Директоры маяковъ, начальники гидрографическихъ экспедицій и съемочныхъ партій, смотрители инструментальныхъ камеръ и депо картъ, астрономы, помощники ихъ и лица, производящія метеорологическія наблюденія, назначаются на должности по докладу Управляющему Морскимъ Министерствомъ заключенія начальника главнаго гидрографическаго управленія.

92. Представленія о назначеніи на должности, а также о повышеніи и наградахъ медицинскихъ чиновъ, корабельныхъ инженеровъ, инженеровъ морской строительной части, инженеръ-механиковъ, артиллеристовъ и минныхъ офицеровъ получаютъ дальнѣйшее движеніе по докладамъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ заключеній главнаго инспектора подлежащей части.

93. Начальникъ главнаго морскаго штаба, начальники главнаго управленія кораблестроенія и снабженій и главнаго гидрографическаго управленія, предсѣдатели морскихъ техническаго и строительнаго комитетовъ, директоръ канцеляріи, главный военно-морской прокуроръ и главный медицинскій инспекторъ флота суть ближайшіе помощники Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, по завѣдыванію ввѣренными имъ частями, и подчиняются непосредственно Управляющему.

94. Морскимъ: ученому, техническому и строительному комитетамъ, начальникамъ главнаго морскаго штаба и главныхъ управленій, директору канцеляріи,

Digitized by Google

главному военно-морскому прокурору, главному медицинскому инспектору флота и начальнику архива предоставляется, каждому по своей части:

1) утверждать подряды, поставки и хозяйственныя заготовленія, имѣющіе цѣлью удовлетвореніе хозяйственныхъ потребностей собственно ввѣренныхъ имъ учрежденій, на всю сумму кредита, назначеннаго на этотъ предметъ финансовою смѣтою;

2) принимать въ обезпеченіе по подрядамъ, ими утверждаемымъ, залоги, равные одной пятой, а въ особо уважительныхъ случаяхъ,—до одной десятой части подрядной суммы, если уменьшеніе залога, по роду операціи, оказывается возможнымъ;

3) на сумму до одной тысячи рублей: а) разрѣшать продажу ненужнаго казеннаго имущества; б) принимать на счетъ казны убытки, если они произошли не отъ злоупотребленій или упущеній лицъ, которымъ храненіе или употребленіе казеннаго имущества было довѣрено, и в) слагать недоимки, начеты и взысканія, безнадежность которыхъ удостовѣрена законнымъ порядкомъ.

95. Начальники главнаго морскаго штаба и главныхъ управленій, предсѣдатели морскихъ ученаго, техническаго и строительнаго комитетовъ, директоръ канцеляріи, главный военно-морской прокуроръ, завѣдывающій дѣлами эмеритальной кассы, главный медицинскій инспекторъ флота, начальники отдѣловъ заготовленій и счетнаго и начальникъ архива имѣютъ право:

1) представлять подвѣдомственныхъ имъ чиновъ къ наградамъ;

2) избирать и представлять о назначеніи чиновъ на должности IV и V классовъ, а также о перемѣщеніи и увольненіи отъ сихъ должностей;

3) назначать, перемѣщать и увольнять служащихъ по должностямъ до VI класса включительно;

4) увольнять въ отпуски внутри Имперіи, съ

Digitized by Google

сохраненіемъ содержанія, чиновъ ввѣренныхъ имъ учрежденій, кромѣ помощниковъ своихъ и членовъ комитетовъ, на сроки до двухъ мѣсяцевъ включительно;

5) назначать командируемымъ по службѣ чинамъ прогонныя, суточныя, кормовыя и подъемныя деньги въ меньшемъ изъ опредѣленныхъ закономъ размѣрѣ, и

6) распредѣлять въ предѣлахъ сего положенія и наказа по управленію морскимъ вѣдомствомъ, занятія между служащими.

96. Всѣ входящія въ составъ Морскаго Министерства учрежденія ежегодно представляютъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ подробный отчетъ о состояніи ввѣренной имъ части и о мѣрахъ къ улучшенію оной.

97. Порядокъ дѣлопроизводства въ учрежденіяхъ Морскаго Министерства опредѣляется общимъ образованіемъ Министерствъ (свод. зак. т. I, ч. II, изд. 1857 г.), наказомъ по управленію морскимъ вѣдомствомъ и одобренными Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ инструкціями начальниковъ управленій.

РАЗДѢЛЪ ТРЕТІЙ.

Учрежденіе портоваго управленія.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Раздѣленіе портовъ.

98. Военные порты Имперіи, въ порядкѣ управленія, раздѣляются на порты главные и порты втораго разряда. Къ первымъ принадлежатъ: Кронштадтъ, С.-Петербургъ, Николаевъ и Владивостокъ; ко вторымъ: Ревель, Свеаборгъ, Севастополь, Батумъ, Баку и Николаевскъ на Амурѣ.

99. Управленіе главными портами ввѣряется: Кронштадтскимъ—главному командиру этого порта; Николаевскимъ—главному командиру флота и портовъ

Digitized by Google

Чернаго и Каспійскаго морей; Владивостокскимъ—главному командиру портовъ Восточнаго океана. С.-Петербургскій портъ управляется на особомъ положеніи.

100. Управленіе портами втораго разряда ввѣряется командирамъ оныхъ. Командиры портовъ: Ревельскаго и Свеаборгскаго подчиняются непосредственно Управляющему Морскимъ Министерствомъ; Севастопольскаго, Батумскаго и Бакинскаго—главному командиру флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей, а завѣдывающій Николаевскимъ на Амурѣ портомъ—главному командиру портовъ Восточнаго океана.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Управленіе главными портами.

О главномъ командирѣ порта или портовъ.

101. Главный командиръ назначается Именнымъ Высочайшимъ Указомъ Правительствующему Сенату и Высочайшимъ приказомъ по флоту.

102. Главный командиръ подчиненъ непосредственно Управляющему Морскимъ Министерствомъ.

103. Главный командиръ есть начальникъ всѣхъ состоящихъ въ его вѣдѣніи судовъ и находящихся въ портѣ чиновъ и учрежденій морскаго вѣдомства, а также попечитель и мѣстный военный начальникъ госпиталя, въ портѣ учрежденнаго.

Примѣчаніе 1. Съ званіемъ главнаго командира Кронштадтскаго порта соединяется званіе военнаго губернатора города Кронштадта; съ званіемъ главнаго командира флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей—званіе военнаго губернатора г. Николаева, а съ званіемъ главнаго командира портовъ Восточнаго океана—званіе военнаго губернатора г. Владивостока.

Digitized by Google

Примѣчаніе 2. Въ завѣдываніи главнаго командира Кронштадтскаго порта состоятъ всѣ, находящіяся въ семъ портѣ и на рейдѣ военныя суда. Въ завѣдываніи главнаго командира флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей состоятъ всѣ суда Черноморскаго флота и Каспійской флотиліи, а въ завѣдываніи главнаго командира портовъ Восточнаго океана—всѣ суда Сибирской флотиліи. Означенные главные командиры ежегодно, въ теченіи пяти мѣсяцевъ, поднимаютъ свой флагъ на одномъ изъ стоящихъ подъ ихъ вѣдѣніемъ судовъ.

104. Главный командиръ, въ отношеніи своихъ подчиненныхъ, имѣетъ слѣдующія права и обязанности.

1) Входитъ съ представленіями о наградахъ, пенсіяхъ и пособіяхъ подчиненнымъ ему лицамъ.

2) Разрѣшаетъ отпуски внутри Имперіи: съ сохраненіемъ содержанія—до двухъ мѣсяцевъ, а безъ сохраненія содержанія—до пяти мѣсяцевъ: а) всѣмъ непосредственно подчиненнымъ ему чинамъ портоваго управленія, а также флагманамъ, экипажнымъ и судовымъ командирамъ и б) по представленіямъ экипажныхъ командировъ, штабъ и оберъ-офицерамъ, медикамъ и гражданскимъ чиновникамъ, при надлежащимъ къ составу экипажей.

Примѣчаніе 1. Во время навигаціи (съ 1 Апрѣля по 1 Ноября) строевые чины увольняются въ отпуски только въ особо уважительныхъ случаяхъ и не свыше 28 дней.

Примѣчаніе 2. Главный командиръ портовъ Восточнаго океана имѣетъ право увольнять подчиненныхъ ему лицъ въ отпуски, съ сохраненіемъ содержанія, въ мѣста, находящіяся внѣ раіона ихъ службы, на сроки до шести мѣсяцевъ.

3) Избираетъ на должности начальниковъ отдѣльныхъ частей портоваго управленія, экипажныхъ и судовыхъ командировъ и юрисконсульта и представ-

Digitized by Google

ляетъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ о назначеніи, перемѣщеніи и увольненіи сихъ лицъ отъ должностей.

Примѣчаніе. Главный командиръ флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей и главный командиръ портовъ Восточнаго океана назначаютъ собственною властію командировъ на суда III и IV ранговъ.

4) Распредѣляетъ по судамъ, назначеннымъ въ плаваніе, штабъ и оберъ-офицеровъ и медиковъ, по обсужденіи предположеній по этому предмету въ общемъ собраніи флагмановъ и капитановъ.

5) Назначаетъ, по представленіямъ начальниковъ портовыхъ управленій, на должности, перемѣщаетъ и увольняетъ отъ должностей штатныхъ чиновъ сихъ управленій, кромѣ главныхъ инженеровъ, артиллериста, минера, старшихъ судостроителей и старшихъ строителей, о назначеніи которыхъ главный командиръ представляетъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ.

6) Переводитъ въ предѣлахъ порта штабъ и оберъ-офицеровъ, медиковъ и гражданскихъ чиновниковъ изъ одного экипажа или команды въ другіе, сообщая о семъ главному морскому штабу.

Примѣчаніе. Главный командиръ портовъ Восточнаго океана имѣетъ право увольнять офицеровъ и нижнихъ чиновъ для службы на коммерческія суда.

7) Разрѣшаетъ, на основаніи существующихъ постановленій, вступленіе въ бракъ штабъ и оберъ-офицерамъ.

8) Опредѣляетъ на службу юнкерами въ предѣлахъ установленной нормы, допускаетъ унтеръ-офицеровъ къ экзамену на офицерскій чинъ, производитъ въ боцманы и въ артиллерійскіе, машинные и минные унтеръ-офицеры первой статьи, разрѣшаетъ просьбы нижнихъ чиновъ объ усыновленіи дѣтей и наз-

Digitized by Google

начаетъ пенсіи нижнимъ чинамъ и ихъ вдовамъ, на основаніи существующихъ постановленій.

9) Назначаетъ ревизіи экипажей, командъ и частей портоваго управленія и даетъ служащимъ въ портѣ инструкціи въ развитіе настоящаго положенія, наказа по управленію морскимъ вѣдомствомъ и существующихъ узаконеній.

105. Въ административномъ отношеніи, главный командиръ:

1) наблюдаетъ за сохраненіемъ, въ мѣстахъ ввѣреннаго ему управленія, воинскаго порядка на всѣхъ судахъ и командахъ и заботится объ усовершенствованіи ихъ въ военно-морскомъ дѣлѣ;

2) производитъ лично смотръ судамъ, по выходѣ ихъ на рейдъ и по возвращеніи изъ плаванія;

3) наблюдаетъ за всѣми производящимися въ портѣ работами, заботясь при этомъ о сохраненіи выгодъ казны;

4) заботится о надлежащемъ снабженіи находящихся въ портѣ командъ положенными имъ предметами довольствія;

5) наблюдаетъ за благоустройствомъ въ портѣ и принимаетъ необходимыя мѣры для охраненія его безопасности;

6) разсматриваетъ и представляетъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ составленныя портовою конторою финансовыя смѣты и планъ хозяйственныхъ операцій на предстоящій годъ, и

7) наблюдаетъ за выполненіемъ всѣхъ производящихся въ портѣ подрядовъ и поставокъ.

106. Относительно хозяйственныхъ операцій и расходовъ, производство коихъ предоставлено порту, главный командиръ имѣетъ право:

1) утверждать, на всякую сумму, подряды, поставки и хозяйственныя заготовленія, въ предѣлахъ финансовой смѣты и утвержденнаго плана;

Digitized by Google

2) назначать секретныя цѣны для торговъ, производимыхъ посредствомъ запечатанныхъ объявленій, въ тѣхъ случаяхъ, когда утвержденіе торговъ предоставлено капитану надъ портомъ и командирамъ портовъ;

3) разрѣшать отступленіе отъ назначенныхъ въ планѣ хозяйственныхъ операцій сроковъ и мѣстъ заготовленія, донося о томъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ, а также измѣнять способы выполненія заготовленій и поставокъ;

4) принимать въ обезпеченіе по подрядамъ, имъ утверждаемымъ, залоги, равные одной пятой, а въ особо уважительныхъ случаяхъ,—до одной десятой части подрядной суммы;

5) разрѣшать, безъ нарушенія смѣтныхъ правилъ и безъ ущерба для казеннаго интереса, отсрочки по исполненію обязательствъ съ казною на время, какое окажется возможнымъ по обстоятельствамъ дѣла и срокамъ представленныхъ залоговъ;

6) разрѣшать возникающія при подрядахъ и поставкахъ затрудненія, споры и жалобы на подчиненныя ему мѣста и лица;

7) разрѣшать экстренныя работы по постройкѣ, тимберовкѣ и вооруженію судовъ, а также вопросы, возникающіе при исправленіи поврежденій на военныхъ судахъ;

8) слагать, на всякую сумму, со счетовъ разность въ оцѣнкѣ вещей, перечисленныхъ, вслѣдствіе продолжительной службы, изъ высшей категоріи въ низшую, и

9) назначать командируемымъ по дѣламъ службы чинамъ прогонныя, суточныя и квартирныя деньги, въ предѣлахъ суммы, ежегодно назначаемой на этотъ предметъ по каждому порту.

107. Въ отношеніи сложенія казенныхъ взысканій по безнадежности, принятія на счетъ казны убытковъ и разрѣшенія продажи ненужнаго имущества,

Digitized by Google

главный командиръ пользуется, въ предѣлахъ своего вѣдомства, правами, предоставленными Управляющему Морскимъ Министерствомъ (ст. 9 п. 2, 3 и 4).

108. Главный командиръ, по дѣламъ его управленія, подлежащимъ обсужденію адмиралтействъ-совѣта, входитъ съ представленіями къ Управляющему Морскимъ Министерствомъ. При слушаніи сихъ дѣлъ, главный командиръ имѣетъ право присутствовать въ совѣтѣ и давать объясненія, но въ сужденіяхъ совѣта и рѣшеніи дѣла не участвуетъ.

109. Главный командиръ, получивъ отъ высшаго начальства предписаніе, исполненіе коего, по мѣстнымъ условіямъ, можетъ имѣть невыгодныя послѣдствія, пріостанавливается исполненіемъ и доноситъ о томъ по принадлежности; въ случаѣ же повторенія предписанія, онъ исполняетъ его въ точности, не неся отвѣтственности за послѣдствія.

110. Въ чрезвычайныхъ и нетерпящихъ притомъ промедленія случаяхъ, главный командиръ порта имѣетъ право принимать всѣ необходимыя мѣры для охраненія въ портѣ безопасности, порядка и важнаго казеннаго интереса. О сдѣланныхъ на этомъ основаніи распоряженіяхъ, превышающихъ власть главнаго командира, а также о побудительныхъ къ нимъ поводахъ, онъ доноситъ немедленно и подробно Управляющему Морскимъ Министерствомъ.

111. Главный командиръ имѣетъ непосредственными своими помощниками: 1) по завѣдыванію личнымъ составомъ флота и береговыхъ командъ, движеніями судовъ и всею строевою частью—начальника штаба; 2) по кораблестроенію, оснасткѣ и вооруженію судовъ артиллеріею и минами, по постройкѣ и ремонту зданій, по отпускамъ довольствія и вообще по хозяйственной части—капитана надъ портомъ, и 3) по завѣдыванію медицинскою частью порта—главнаго доктора морскаго госпиталя (онъ же медицинскій инспекторъ порта).

Digitized by Google

Примѣчаніе. Обязанности медицинскаго инспектора порта опредѣляются въ уставѣ морскихъ военныхъ госпиталей.

112. Главный командиръ, когда признаетъ нужнымъ, собираетъ подъ своимъ предсѣдательствомъ: 1) для обсужденія вопросовъ по части строевой и технической—общее собраніе флагмановъ и капитановъ изъ наличныхъ въ портѣ флагмановъ, начальника штаба, капитана надъ портомъ и командировъ экипажей и судовъ первыхъ двухъ рангов, и 2) для обсужденія хозяйственныхъ вопросовъ—хозяйственный совѣтъ изъ начальника штаба, капитана надъ портомъ и юрисконсульта.

113. Главный командиръ назначаетъ ежегодно, изъ подвѣдомственныхъ ему чиновъ, коммисіи: 1) дефектную—подъ предсѣдательствомъ капитана надъ портомъ, для освидѣтельствованія послѣ кампаніи судовъ и всего корабельнаго имущества, пришедшаго въ негодность; 2) коммисію для освидѣтельствованія наличности казеннаго имущества въ портѣ, и 3) особыя коммисіи для пріема провіанта, топлива, лѣсовъ и всѣхъ вообще вещей и матеріаловъ.

114. Главный командиръ, по истеченіи года, представляетъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ отчеты: 1) о состояніи судовъ, по личному составу командъ, о движеніяхъ судовъ и по всей строевой и распорядительной части, и 2) по части хозяйственной, кораблестроенію, снабженію и вооруженію судовъ, а также по сооруженію зданій.

115. Въ отсутствіе и въ случаѣ болѣзни главнаго командира, должность его исправляетъ старшій изъ находящихся въ портѣ флагмановъ, если не послѣдуетъ особаго по сему предмету распоряженія начальства.

Digitized by Google

О штабѣ въ Главныхъ портахъ.

116. Въ штабѣ Кронштадтскаго порта, штабѣ флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей и штабѣ портовъ Восточнаго океана сосредоточиваются распоряженія и переписка главнаго командира по завѣдыванію, въ военно-морскомъ отношеніи, состоящими въ его вѣдѣніи судами и по личному составу подвѣдомственныхъ ему чиновъ.

117. Начальникъ штаба принимаетъ и объявляетъ приказанія главнаго командира по управленію военными судами, морскими и береговыми командами и по всей строевой части, и наблюдаетъ за исполненіемъ этихъ приказаній.

118. Начальникъ штаба, въ отношеніи не имѣющихъ равной съ нимъ власти военно-морскихъ чиновъ порта, а также судовъ, стоящихъ въ портѣ и ненаходящихся въ составѣ эскадры или отряда, пользуется правами, предоставленными флагману статьями 51 и 61 военно-морскаго дисциплинарнаго устава.

119. Начальникъ штаба, съ разрѣшенія главнаго командира, осматриваетъ военныя суда, ненаходящіяся въ эскадрѣ или отрядѣ, во всякое время, а находящіяся въ составѣ эскадръ и отрядовъ—по спускѣ флага начальника эскадры или отряда. Онъ имѣетъ право осматривать казармы, госпитали и мѣста расположенія командъ, причемъ прекращаетъ, въ предѣлахъ предоставленной ему власти, всѣ замѣченные безпорядки и упущенія. О результатахъ своихъ осмотровъ онъ докладываетъ главному командиру.

120. Штабъ портовъ Восточнаго океана состоитъ подъ начальствомъ дежурнаго штабъ-офицера, который имѣетъ права и несетъ обязанности, присвоенныя начальнику штаба.

121. Вѣдѣнію штаба подлежатъ:

1) комплектованіе флотскихъ экипажей, береговыхъ и судовыхъ командъ;

Digitized by Google

2) распоряженія по завѣдыванію инвалидными командами и школами дѣтей нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства;

3) устройство и улучшеніе внутренняго хозяйства командъ;

4) распоряженія по расквартированію чиновъ и командъ морскаго вѣдомства;

5) распоряженія по передвиженію морскихъ командъ какъ на казенныхъ и частныхъ судахъ, такъ и сухимъ путемъ;

6) нарядъ въ портовыя работы, и

7) объявленіе приказовъ главнаго командира, какъ по предметамъ вѣдомства штаба, такъ и по другимъ частямъ портоваго управленія.

122. При докладѣ начальникомъ штаба главному командиру дѣлъ о назначеніи, перемѣщеніи, наградахъ и увольненіи медицинскихъ чиновъ, присутствуетъ главный докторъ госпиталя, по принадлежащему ему званію медицинскаго инспектора порта.

123. При штабѣ состоятъ: 1) морская астрономическая и компасная обсерваторія, и 2) портовый архивъ.

Примѣчаніе. Уничтоженіе дѣлъ, не подлежащихъ дальнѣйшему храненію въ архивѣ, зависитъ отъ разрѣшенія главнаго командира.

О портовой конторѣ, капитанѣ надъ портомъ и лицахъ, ему подчиненныхъ.

124. Портовая контора состоитъ подъ непосредственнымъ начальствомъ капитана надъ портомъ. Въ ней сосредоточиваются всѣ хозяйственныя дѣла порта и дѣла по охраненію порядка и благоустройства въ адмиралтействахъ, гаваняхъ и на рейдахъ.

125. Непосредственному вѣдѣнію портоваго управленія подлежатъ слѣдующіе предметы:

1) наемъ мастеровыхъ и рабочихъ, а равно механиковъ и машинистовъ;

Digitized by Google

2) пріемъ въ портовыя хранилища, храненіе и расходованіе всѣхъ предметовъ, заготовляемыхъ распоряженіями главнаго управленія кораблестроенія и снабженій и главнаго гидрографическаго управленія;

3) дача нарядовъ на производство работъ заводами и мастерскими порта;

4) ремонтъ судовъ, зданій и сооруженій;

5) удовлетвореніе денежнымъ и матеріальнымъ довольствіемъ всѣхъ чиновъ и командъ, находящихся въ портѣ;

6) оснастка, вооруженіе, снабженіе и разоруженіе судовъ и размѣщеніе ихъ въ гаваняхъ, и

7) подъемъ затонувшихъ судовъ и вещей, очистка рейдовъ, гаваней и фарватеровъ и содержаніе ихъ въ должномъ порядкѣ.

Примѣчаніе. Въ портахъ, отдаленныхъ отъ С.-Петербурга, производится заготовленіе предметовъ, пріобрѣтеніе коихъ на мѣстѣ окажется выгоднѣе, нежели въ С.-Петербургѣ.

126. Главная обязанность капитана надъ портомъ состоитъ въ содержаніи принадлежащихъ порту судовъ въ такой исправности, чтобы они всегда были готовы, по данному приказанію, выйти въ море и вступить въ бой.

127. Капитану надъ портомъ подвѣдомственны:

1) находящіеся въ портѣ адмиралтейства, верфи, эллинги, доки, заводы, мастерскія, казармы и вообще всѣ зданія и сооруженія порта, всѣ принадлежащія порту недвижимыя имущества и оброчныя статьи;

2) отдѣленныя въ распоряженіе порта дѣйствующія суда;

3) гавани и всѣ суда въ оныхъ, рейды и фарватеры;

4) всѣ портовыя хранилища и содержащееся въ нихъ имущество, и

Digitized by Google

5) всѣ служащія въ означенныхъ заведеніяхъ лица, всѣ производители работъ и состоящіе въ портѣ мастеровые и рабочіе.

128. Капитанъ надъ портомъ, въ отношеніи подвѣдомственныхъ ему чиновъ, пользуется правами, предоставленными флагману статьями 51 и 61 военно-морскаго дисциплинарнаго устава.

129. Во время навигаціи, капитанъ надъ портомъ осматриваетъ поврежденія возвратившихся въ портъ судовъ и опредѣляетъ, какія изъ нихъ должны быть исправлены неотлагательно и какія могутъ быть оставлены до общаго осмотра судовъ послѣ кампаніи. По окончаніи кампаніи, онъ предсѣдательствуетъ въ дефектной коммисіи и приводитъ въ исполненіе ея опредѣленія, за исключеніемъ случаевъ: 1) когда рѣшено ввести судно въ докъ или поднять его на Мортоновъ эллингъ, для производства капитальныхъ исправленій, и 2) когда признано полезнымъ ограничить починку судна, вслѣдствіе ветхости его, самыми необходимыми исправленіями. Въ этихъ случаяхъ, а равно при возбужденіи командирами судовъ вопросовъ объ измѣненіи вооруженія и внутренняго расположенія судовъ, капитанъ надъ портомъ испрашиваетъ указанія главнаго командира.

130. Капитану надъ портомъ предоставляется:

1) Утверждать подряды на сумму до семи тысячъ пятисотъ рублей и принимать въ обезпеченіе сихъ подрядовъ залоги, равные одной пятой, а при особо уважительныхъ обстоятельствахъ—до одной десятой части подрядной суммы.

Примѣчаніе. Для производства торговъ на подряды составляются особыя присутствія, подъ предсѣдательствомъ капитана надъ портомъ изъ старшихъ и младшихъ его помощниковъ.

2) Покупать, не превышая цѣнъ послѣдняго заготовленія и справочныхъ, необходимые для снаб-

Digitized by Google

женія судовъ, командъ и для гидрографической части или для ремонта судовъ и зданій матеріалы, припасы и вещи, которыхъ не будетъ находиться въ портовыхъ хранилищахъ. О всѣхъ подобныхъ покупкахъ и вызвавшихъ ихъ причинахъ капитанъ надъ портомъ доноситъ ежемѣсячно главному командиру.

3) Давать наряды на производство всѣхъ предстоящихъ порту работъ.

4) Опредѣлять необходимое порту число мастеровыхъ и рабочихъ и нормальный размѣръ заработной платы каждому ихъ разряду, въ предѣлахъ, установленныхъ положеніемъ о мастеровыхъ и рабочихъ, а также представлять главному командиру объ измѣненіи, въ случаѣ надобности, этихъ размѣровъ.

5) Утверждать цѣны на строительныя работы, производимыя хозяйственнымъ распоряженіемъ порта.

131. Капитанъ надъ портомъ ведетъ самостоятельно всѣ хозяйственныя дѣла порта, въ предѣлахъ предоставленной ему власти, представляя на разрѣшеніе главнаго командира только: 1) случаи необходимыхъ отступленій отъ утвержденныхъ строительныхъ смѣтъ; 2) случаи измѣненія нормальныхъ кондицій на подряды или отступленій отъ буквы контрактовъ, по заготовленіямъ порта, и 3) случаи необходимости измѣненія нормальныхъ размѣровъ платы мастеровымъ и рабочимъ.

132. Въ завѣдываніи портовымъ хозяйствомъ, капитану надъ портомъ содѣйствуютъ:

1) по распоряженію ассигнованными порту денежными кредитами и по завѣдыванію портовыми хранилищами, а также по надзору за правильностью дѣлопроизводства портовой конторы,—старшіе помощники капитана надъ портомъ;

2) по завѣдыванію адмиралтействами, гаванями, рейдами и фарватерами—младшіе помощники капитана надъ портомъ;

Digitized by Google

3) по завѣдыванію кораблестроительными работами —главный корабельный инженеръ порта;

4) по завѣдыванію механическими работами— главный инженеръ-механикъ порта;

5) по надзору за работами артиллерійскихъ мастерскихъ и за вооруженіемъ судовъ артиллеріею— главный артиллеристъ порта;

6) по надзору за работами минной мастерской, за вооруженіемъ судовъ и огражденіемъ береговъ минами—главный минеръ порта, и

7) по надзору за производящимися строительными работами, а также за исправностью зданій и сооруженій порта—главный инженеръ-строитель порта.

Примѣчаніе. Для составленія нарядовъ мастерскимъ, по проектнымъ чертежамъ и моделямъ при капитанѣ надъ портомъ состоятъ инженеры.

133. Старшій помощникъ капитана надъ портомъ, завѣдывающій денежными кредитами, распоряжается наймомъ мастеровыхъ и рабочихъ, выдаетъ ассигновки на отпускъ командамъ установленнаго денежнаго довольствія, производитъ платежи подрядчикамъ и распоряжается производствомъ строительныхъ работъ хозяйственнымъ способомъ. Онъ дѣйствуетъ, по ввѣренной ему части, самостоятельно, испрашивая разрѣшенія капитана надъ портомъ относительно числа подлежащихъ найму мастеровыхъ и рабочихъ, размѣра заработной платы, утвержденія цѣнъ на строительныя работы, а также во всѣхъ случаяхъ необходимаго отступленія отъ утвержденнаго плана хозяйственныхъ распоряженій, или же отсутствія, или неясности закона.

134. Старшій помощникъ капитана надъ портомъ, завѣдывающій портовыми хранилищами, разрѣшаетъ: 1) отпуски штатнаго матеріальнаго довольствія командамъ; 2) отпуски снабженія судамъ и маякамъ по всѣмъ частямъ судоваго и маячнаго хозяйства; 3)

Digitized by Google

отпуски матеріаловъ изъ магазиновъ въ кладовыя при мастерскихъ и передвиженіе матеріаловъ изъ одного склада въ другой, и 4) отпуски матеріаловъ подрядчикамъ. Случаи, когда отпускъ долженъ превысить размѣръ, установленный табелями и положеніями, или когда размѣръ отпуска не опредѣленъ закономъ, завѣдывающій хранилищами представляетъ на разрѣшеніе капитана надъ портомъ.

135. Ближайшій надзоръ за разными портовыми хранилищами ввѣряется: смотрителю инструментальной камеры и депо картъ, главному смотрителю лѣсныхъ хранилищъ, экипажмейстеру, главному смотрителю продовольственныхъ и мундирныхъ магазиновъ и главному смотрителю арсенала, артиллерійскихъ и минныхъ запасовъ. Лица эти непосредственно подчинены завѣдывающему портовыми хранилищами.

136. Экипажмейстеръ и главные смотрители портовыхъ хранилищъ участвуютъ, на правахъ членовъ пріемной коммисіи, въ освидѣтельствованіи поставляемыхъ въ магазины и склады матеріаловъ и вещей. Лица сіи отвѣчаютъ за дѣйствительное поступленіе въ магазины того самаго количества матеріаловъ и вещей, за которое уплачены деньги, равно какъ за качество хранимыхъ въ магазинахъ матеріаловъ, исключая тѣ случаи, когда матеріалы предписано принять, не смотря на ихъ заявленіе о недоброкачественности поставленнаго.

137. Младшіе помощники капитана надъ портомъ слѣдятъ за охраненіемъ порядка во ввѣренныхъ его надзору адмиралтействѣ, гавани и рейдѣ и наблюдаютъ за размѣщеніемъ судовъ въ гавани, а также за постановкою, по назначенію директора маяковъ и лоціи, и исправнымъ состояніемъ вѣхъ, бакеновъ и другихъ предостерегательныхъ знаковъ.

138. Главный корабельный инженеръ порта есть ближайшій начальникъ корабельныхъ инженеровъ и мастеровъ-производителей кораблестроительныхъ ра-

Digitized by Google

ботъ въ портѣ. Онъ завѣдываетъ кораблестроительными работами въ техническомъ отношеніи; избираетъ корабельныхъ инженеровъ для постройки новыхъ судовъ, а также на должности судостроителей и ихъ помощниковъ, и представляетъ о нихъ капитану надъ портомъ; завѣдываетъ корабельною чертежною; разсматриваетъ и исправляетъ составляемые судостроителями практическіе чертежи, спесификаціи и смѣты судовъ, предназначенныхъ къ постройкѣ. При разрѣшеніи возникающихъ при работахъ техническихъ вопросовъ, онъ подчиняется указаніямъ главнаго инспектора кораблестроенія и постановленіямъ морскаго техническаго комитета.

139. Главный инженеръ-механикъ наблюдаетъ за правильною установкою на военныхъ судахъ паровыхъ механизмовъ; свидѣтельствуетъ ихъ; слѣдитъ за всѣми производимыми въ портѣ и на судахъ механическими работами и испытываетъ познанія механиковъ, назначаемыхъ для управленія механизмами на судахъ, машинистовъ и кочегаровъ. Въ техническомъ отношеніи, онъ руководствуется указаніями главнаго инспектора механической части.

140. Главный артиллеристъ и главный минеръ отвѣчаютъ за правильный и успѣшный ходъ работъ, по ввѣреннымъ имъ частямъ; свидѣтельствуютъ состояніе на судахъ артиллеріи и минныхъ приспособленій и наблюдаютъ за правильнымъ составленіемъ чертежей въ артиллерійско-минной чертежной. При разрѣшеніи техническихъ вопросовъ, они подчиняются рѣшеніямъ главныхъ инспекторовъ артиллеріи и миннаго дѣла и морскаго техническаго комитета.

141. Главный инженеръ-строитель порта наблюдаетъ за сохранностью и исправнымъ содержаніемъ всѣхъ находящихся въ портѣ зданій и гидравлическихъ сооруженій морскаго вѣдомства и за всѣми производимыми въ портѣ строительными и гидравлическими работами. Онъ есть начальникъ всѣхъ инже-

Digitized by Google

неровъ-строителей въ портѣ. Въ техническомъ отношеніи, онъ подчиняется главному инспектору строительныхъ работъ и морскому строительному комитету.

142. Главные корабельный инженеръ, инженеръ-механикъ, инженеръ-строитель, артиллеристъ и минеръ порта, въ отношеніи своихъ подчиненныхъ, пользуются правами, предоставленными военно-морскимъ дисциплинарнымъ уставомъ экипажнымъ командирамъ.

143. Судостроители, механики, мастера, артиллеристы и минеры, завѣдывающіе мастерскими, и инженеры-строители суть непосредственные производители работъ. Они имѣютъ право не принимать на работы мастеровыхъ, неспособныхъ къ нимъ, и браковать матеріалы, при употребленіи которыхъ работа не можетъ быть выполнена отчетливо.

О юрисконсультѣ порта.

144. На юрисконсульта возлагается веденіе исковыхъ дѣлъ порта. Онъ разсматриваетъ проекты контрактовъ и договоровъ, подлежащихъ утвержденію главнаго командира, и даетъ заключенія по всѣмъ, возникающимъ въ дѣлахъ портоваго управленія юридическимъ вопросамъ.

Общія постановленія объ учрежденіяхъ въ главныхъ портахъ.

145. Начальникъ штаба и капитанъ надъ портомъ опредѣляются и увольняются Именными Высочайшими указами Правительствующему Сенату и Высочайшими приказами по морскому вѣдомству; дежурный штабъ-офицеръ, главный докторъ морскаго госпиталя, главные портовые: корабельный инженеръ, инженеръ-механикъ, инженеръ-строитель, артиллеристъ и минеръ, помощники капитана надъ

Digitized by Google

портомъ и юрисконсультъ при главномъ командирѣ — Высочайшими приказами по морскому вѣдомству, а прочіе чины, служащіе въ портовыхъ учрежденіяхъ, — приказами Главнаго Начальника флота и морскаго вѣдомства.

Примѣчаніе 1. При представленіи кандидатовъ на должность юрисконсульта порта, Управляющему Морскимъ Министерствомъ докладывается заключеніе по сему предмету директора канцеляріи Министерства.

Примѣчаніе 2. Астрономъ морской обсерваторіи въ г. Николаевѣ утверждается въ должности Управляющимъ Министерствомъ, по представленію о томъ начальника главнаго гидрографическаго управленія, основанному на соглашеніи съ директоромъ Николаевской главной астрономической обсерваторіи.

146. Начальникъ штаба и капитанъ надъ портомъ имѣютъ право:

1) Представлять главному командиру подвѣдомственныхъ имъ чиновъ къ наградамъ.

2) Избирать служащихъ на штатныя должности по ввѣреннымъ имъ частямъ и представлять главному командиру о назначеніи ихъ, перемѣщеніи и увольненіи отъ должностей.

Примѣчаніе. Должность портоваго бухгалтера замѣщается лицами, избираемыми начальникомъ счетнаго отдѣла морскаго вѣдомства.

3) Назначать на должности младшихъ штатныхъ чиновниковъ съ опредѣленіемъ имъ содержанія изъ ассигнуемой на этотъ предметъ суммы, а также лицъ, занимающихся по вольному найму; перемѣщать и увольнять тѣхъ и другихъ лицъ отъ должностей.

4) Увольнять въ отпускъ внутри Имперіи, съ сохраненіемъ содержанія, чиновъ ввѣренныхъ имъ учрежденій на сроки до двухъ мѣсяцевъ включительно.

5) разрѣшать производство хозяйственныхъ расходовъ собственно на удовлетвореніе потребностей ввѣ-

Digitized by Google

ренныхъ имъ учрежденій на всю сумму ассигнованнаго на сей предметъ кредита.

6) Распредѣлять, въ предѣлахъ, указанныхъ симъ положеніемъ и наказомъ по управленію морскимъ вѣдомствомъ, занятія между чинами ввѣренныхъ имъ учрежденій.

147. Въ случаѣ отсутствія или болѣзни начальника штаба, капитана надъ портомъ, главнаго доктора морскаго госпиталя и юрисконсульта при главномъ командирѣ, исполненіе обязанностей отсутствующихъ поручается главнымъ командиромъ другимъ подвѣдомственнымъ ему чинамъ.

148. Порядокъ дѣлопроизводства въ портовыхъ учрежденіяхъ опредѣляется главнымъ командиромъ, по докладу непосредственныхъ начальниковъ этихъ учрежденій, согласно съ правилами сего положенія и наказа по управленію морскимъ вѣдомствомъ.

Объ управленіи С.-Петербургскимъ портомъ.

149. Обязанности главнаго командира, по управленію С.-Петербургскимъ портомъ, возлагаются: 1) на начальника главнаго морскаго штаба—по завѣдыванію военными судами, не отдѣленными въ распоряженіе порта, и морскими командами, расположенными въ С.-Петербургѣ. и 2) на командира С.-Петербургскаго порта—по прочимъ частямъ портоваго управленія.

150. Командиръ С.-Петербургскаго порта назначается Именнымъ Высочайшимъ указомъ Правительствующему Сенату и Высочайшимъ приказомъ по морскому вѣдомству.

151. Съ званіемъ командира С.-Петербургскаго порта соединяется званіе попечителя Калинковскаго морскаго госпиталя.

152. Командиръ С.-Петербургскаго порта, по ввѣреннымъ ему частямъ портоваго управленія пользуется правами, предоставленными главнымъ коман-

Digitized by Google

дирамъ, и исполняетъ обязанности капитана надъ портомъ.

153. Помощники командира С.-Петербургскаго порта имѣютъ права и несутъ обязанности помощниковъ капитана надъ портомъ въ другихъ главныхъ портахъ.

ГЛАВА ТРЕТІЯ.

Управленіе портами втораго разряда.

154. Командиръ порта есть ближайшій начальникъ всѣхъ приписанныхъ къ порту военныхъ судовъ и находящихся въ портѣ командъ и учрежденій морскаго вѣдомства.

Примѣчаніе 1. Должности Командировъ Ревельскаго и Бакинскаго портовъ возлагаются на директоровъ маяковъ и лоцій Балтійскаго и Каспійскаго морей.

Примѣчаніе 2. Съ званіемъ командира Севастопольскаго порта соединяется званіе Севастопольскаго градоначальника.

155. Командиръ Севастопольскаго порта назначается Именнымъ Высочайшимъ указомъ Правительствующему Сенату и Высочайшимъ приказомъ по морскому вѣдомству; командиры другихъ портовъ и помощники командира Севастопольскаго порта назначаются Высочайшими приказами по морскому вѣдомству, а прочіе чины управленія портами втораго разряда назначаются приказами Главнаго Начальника флота и морскаго вѣдомства.

156. Командиры портовъ Ревельскаго и Свеаборгскаго, въ отношеніи подвѣдомственныхъ имъ чиновъ, пользуются правами, предоставленными главнымъ командирамъ, а командиры другихъ портовъ имѣютъ права капитана надъ портомъ въ главныхъ портахъ.

157. Въ отношеніи надзора за дисциплиною воинскихъ чиновъ, благоустройствомъ порта, охраненіемъ интересовъ казны и осмотра судовъ, командъ и учреж-

Digitized by Google

деній порта, командиръ порта руководствуется постановленіями о главныхъ командирахъ.

158. Ежегодное составленіе финансовой смѣты и плана хозяйственныхъ операцій возлагается на командира порта.

Примѣчаніе. Означенные смѣта и планъ представляются: командирами Ревельскаго и Свеаборгскаго портовъ — Управляющему Морскимъ Министерствомъ, а командирами остальныхъ портовъ—главному командиру, по принадлежности.

159. По завѣдыванію хозяйственною частью, командиры портовъ несутъ обязанности, возложенныя въ главныхъ портахъ на капитана надъ портомъ.

160. Относительно хозяйственныхъ операцій, производство коихъ предоставлено порту, командиры портовъ имѣютъ права, присвоенныя капитанамъ надъ портами, причемъ въ случаяхъ, превышающихъ ихъ власть, входятъ съ представленіями, въ порядкѣ ихъ подчиненности, или къ Управляющему Морскимъ Министерствомъ, или къ главному командиру, по принадлежности.

161. Командиры портовъ имѣютъ право:

1) разрѣшать, на всякую сумму, сложеніе со счетовъ разности въ оцѣнкѣ вещей, перечисленныхъ изъ высшаго разряда въ низшій, вслѣдствіе утраты ими первоначальнаго вида и качества отъ продолжительной службы;

2) на сумму до пятисотъ рублей: а) принимать на счетъ казны убытки, если они произошли не отъ злоупотребленій или упущеній по службѣ лицъ, которымъ было ввѣрено храненіе казеннаго имущества; б) слагать казенныя взысканія по безнадежности, законнымъ порядкомъ удостовѣренной, и в) разрѣшать продажу ненужныхъ для морскаго вѣдомства вещей и матеріаловъ.

162. Ближайшее завѣдываніе различными частями управленія въ портахъ втораго разряда принад-

Digitized by Google

лежитъ подвѣдомственнымъ командиру порта чинамъ, на основаніяхъ, опредѣленныхъ для соотвѣтствующихъ имъ должностныхъ лицъ въ главныхъ портахъ.

163. Командиры портовъ представляютъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ ежегодные отчеты о состояніи ввѣреннаго имъ управленія: по портамъ Ревельскому и Свеаборгскому — непосредственно, а по портамъ Севастопольскому, Бакинскому и Батумскому—черезъ главнаго командира флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей.

164. Въ случаѣ отсутствія или болѣзни командира порта, должность его исправляетъ старшій изъ флотскихъ чиновъ порта, если не послѣдуетъ особаго по сему предмету распоряженія начальства.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

О мѣстномъ управленіи маяками и лоціею.

165. Мѣстное управленіе маяками и лоціею сосредоточивается по морямъ: 1) Балтійскому (кромѣ Финляндіи)—въ г. Ревелѣ, 2) Каспійскому—въ г. Баку, 3) Бѣлому и Ледовитому—въ г. Архангельскѣ, 4) Черному и Азовскому—въ г. Николаевѣ и 5) Восточному океану—въ г. Владивостокѣ.

166. Мѣстное управленіе маяками и лоціею возлагается на директоровъ маяковъ и лоціи Балтійскаго, Каспійскаго, Бѣлаго, Чернаго и Азовскаго морей и Восточнаго океана, по принадлежности.

167. Директоры маяковъ и лоціи опредѣляются Высочайшими приказами по морскому вѣдомству; прочіе чины—по избранію директоровъ управленія, приказами Главнаго Начальника флота и морскаго вѣдомства.

168. Директоръ маяковъ и лоціи Бѣлаго моря подчиняется непосредственно начальнику главнаго гидрографическаго управленія; директоры маяковъ и лоціи Чернаго и Азовскаго морей, Каспійскаго моря и Восточнаго океана, подчиненные, по принад-

Digitized by Google

лежности, главнымъ командирамъ, равно какъ и командиръ Ревельскаго порта—по званію директора маяковъ и лоціи, слѣдуютъ, въ техническомъ и ученомъ отношеніяхъ, указаніямъ главнаго гидрографическаго управленія.

169. Директоры маяковъ и лоціи, по дѣламъ ввѣреннаго имъ управленія, имѣютъ права капитана надъ портомъ въ главныхъ портахъ.

170. Къ обязанностямъ директоровъ маяковъ и лоціи относятся:

1) завѣдываніе береговыми и плавучими маяками, спасательными станціями и предостерегательными знаками морскаго вѣдомства;

2) наблюденіе за исправнымъ содержаніемъ и за своевременнымъ и правильнымъ освѣщеніемъ маяковъ и предостерегательныхъ знаковъ какъ морскаго вѣдомства, такъ и находящихся въ вѣдѣніи мѣстныхъ властей по берегамъ моря и въ устьяхъ рѣкъ;

3) наблюденіе за производствомъ промѣровъ, кромѣ возлагаемыхъ на особыя гидрографическія экспедиціи и съемочныя партіи; за правильностью устройства освѣтительныхъ аппаратовъ и разстановки бакановъ, вѣхъ и другихъ предостерегательныхъ знаковъ, и

4) наблюденіе за метеорологическими работами, собираніе свѣдѣній по части гидрографіи, могущихъ служить къ пополненію картъ и лоціи, и вообще забота о безопасности мореплаванія.

Примѣчаніе 1. Директоръ маяковъ и лоціи Чернаго и Азовскаго морей завѣдываетъ находящеюся въ г. Николаевѣ мастерскою мореходныхъ инструментовъ.

Примѣчаніе 2. На директора маяковъ и лоціи Бѣлаго моря возлагается завѣдываніе храненіемъ и отпускомъ предметовъ снабженія маячной части Бѣлаго и Ледовитаго морей.

171. Директоры маяковъ и лоціи, сами или чрезъ подчиненныхъ имъ лицъ, ежегодно осматриваютъ

Digitized by Google

состоящіе въ ихъ вѣдѣніи маяки и спасательныя станціи и удостовѣряются въ правильности разстановки и содержанія предостерегательныхъ знаковъ.

172. Директоры маяковъ и лоціи представляютъ главному гидрографическому управленію: 1) предположенія о производствѣ новыхъ сооруженій и работъ, по гидрографической части, 2) смѣту расходовъ, необходимыхъ на содержаніе, освѣщеніе и ремонтированіе въ слѣдующемъ году ввѣренныхъ ихъ управленію маяковъ и спасательныхъ станцій.

Примѣчаніе. Директоры маяковъ и лоцій Чернаго и Азовскаго морей, Каспійскаго моря и Восточнаго океана представляютъ главному гидрографическому управленію означенныя предположенія и смѣты чрезъ главныхъ командировъ портовъ, по принадлежности.

Digitized by Google

На подлинномъ Собственною ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА рукою написано:

«Быть по сему».

Въ Петергофѣ.
3 Іюня 1885 г.

ШТАТЪ

Морскаго Министерства.

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Главный Начальникъ флота и морскаго вѣдомства .	1	По особому Высочайшему повелѣнію.						
Управляющій Морскимъ Министерствомъ	1	6.000	12.000	квартира натурою.	18.000	21.500		
Ему на отопленіе и освѣщеніе	—	—	—	3.500	3.500			
Чиновниковъ особыхъ порученій при Управляющемъ Морскимъ Министерствомъ	1	1.600	1.400	1.000	4.000	4.000	IV	II
	1	1.300	1.300	600	3.200	3.200	V	III ст. 1
Адъютантъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ (штабъ или оберъ-офицеръ).	1	800	1.200	квартира натурою, съ отопленіемъ и освѣщеніемъ.	2.000	2.000		
Итого . . .	5	—	—	—	—	30.700		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
I. Адмиралтействъ-Совѣтъ.								
Членовъ (адмиралы и вице-адмиралы)	5	2.400	2.600	2.000	7.000	35.000		
II. Главный Военно-Морской Судъ.								
Предсѣдатель . . . (адмиралы и вице-адмиралы).	1	2.400	2.600	2.000	7.000	35.000		
Членовъ .	4							
III. Главный Морской Штабъ.								
Начальникъ главнаго морскаго штаба (вице-адмиралъ, можетъ быть адмиралъ)	1	2.400	4.100	квартира натурою.	6.500	7.700		
Ему на отопленіе и освѣщеніе	—	—	—	1.200	1.200			
Помощникъ его (контръ-адмиралъ)	1	2.000	2.200	квартира натурою.	4.200	5.200		
Ему на отопленіе и освѣщеніе	—	—	—	1.000	1.000			
Дѣлопроизводителей:								
Старшихъ (штабъ-офицеръ). . .	1	1.300	1.300	600	3.200	3.200		
. . . . .	2	1.300	1.300	600	3.200	6.400	V	III ст.1
. . . . .	3	1.000	1.300	500	2.800	8.400	VI	III ст.2

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жаловань.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
Младшихъ (штабъ или оберъ-офицеръ) . .	1	800	700	300	1.800	1.800		
Младшихъ	3	800	700	300	1.800	5.400	VII	IV
. . . . .	4	600	600	300	1.500	6.000	VIII	V
(оберъ-офицеровъ) . .	3	600	400	300	1.300	3.900		
Адъютантовъ Старшихъ (изъ штабъ-офицеровъ флота) . .	2	1.000	1.400	квартира натурою, съ отопленіемъ и освѣщеніемъ.	2.400	4.800		
Младшихъ (изъ штабъ или оберъ-офицеровъ флота) . .	2	800	1.200	квартира натурою, съ отопленіемъ и освѣщеніемъ.	2.000	4.000		
Младшихъ чиновниковъ .	4	—	—	—	—	4.000	IX	VI
На наемъ писцовъ. . .	—	—	—	—	—	8.800		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	4.600		

*

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
На наемъ курьеровъ и курьерскихъ лошадей для Главнаго Начальника флота, Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, главнаго морскаго штаба и для разсылки бумагъ учрежденій Министерства. . .	—	—	—	—	—	9.200		
Итого . . .	27	—	—	—	—	83.400		
IV. Морской Ученый Комитетъ.								
Предсѣдатель (онъ же начальникъ главнаго гидрографическаго управленія).	Содержаніе получаетъ по должности начальника главнаго гидрографическаго управленія.							
Членовъ:								
Помощникъ начальника главнаго гидрографическаго управленія.	Содержаніе получаетъ по должности помощника начальника главнаго гидрографическаго управленія.							
Непремѣнныхъ, незанимающихъ другихъ должностей . . (Контръ-адмиралы или генералъ-маіоры, могутъ быть вице-адмиралы или генералъ-лейтенанты).	2	1.600	1.400	1.000	4.000	8.000		
Членовъ-кандидатовъ на должности непремѣнныхъ членовъ	2	Содержанія не получаютъ.						
Начальникъ Николаевской морской академіи и морскаго училища . . .	Содержаніе получаютъ по должностямъ начальниковъ училищъ.							
Начальникъ техническаго училища								
Старшій дѣлопроизводитель (штабъ-офицеръ) . .	1	1.000	1.300	500	2.800	2.800		
Младшій дѣлопроизводитель.	1	400	600	200	1.200	1.200	IX	VI

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ.					Классы и разряды.	
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
Библіотекарь	1	1.000	900	500	2.400	2.400	VI	III ст. 2
Редакторъ морскаго сборника (штабъ-офицеръ) . .	1	1.300	1.300	600	3.200	3.200		
Помощникъ его (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		
На вознагражденіе членовъ-сотрудниковъ . . .	—	—	—	—	—	3.000		
Младшій чиновникъ . .	1	—	—	—	—	1.000	IX	VI
На наемъ писцовъ . .	—	—	—	—	—	900		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	1.100		
Итого . . .	10	—	—	—	—	25.400		
V. Главное Гидрографическое Управленіе.								
Начальникъ главнаго управленія (вице-адмиралъ или генералъ-лейтенантъ, можетъ быть адмиралъ или генералъ)	1	2.400	4.100	2.000	8.500	8.500		
Помощникъ его (контръ-адмиралъ или генералъ-маіоръ).	1	2 000	2.200	1.400	5.600	5.600		
Дѣлопроизводителей:								
Старшій (штабъ-офицеръ).	1	1.300	1.300	600	3.200	3.200		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ.					Классы и разряды.	
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
Младшихъ: штабъ или оберъ-офицеръ . . .	1	800	700	300	1.800	1.800		
Младшихъ: оберъ-офицеръ (можетъ быть штабъ-офицеръ) .	1	600	600	300	1.500	1.500		
Младшихъ:	1	600	600	300	1.500	1.500	VIII	V
Начальникъ картографической части (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ).	1	1.000	1.300	500	2.800	2.800		
Старшихъ производителей работъ (штабъ или оберъ-офицеры)	2	800	700	300	1.800	3.600		
Младшихъ производителей работъ (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры)	4	600	600	300	1.500	6.000		
Завѣдывающій архивомъ картъ, плановъ и книгъ (штабъ или оберъ-офицеръ).	1	800	700	300	1.800	1.800		
Завѣдывающій депо мореходныхъ инструментовъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ) . .	1	600	600	300	1.500	1.500		
Завѣдывающій метеорологіею (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		
Астроному отъ Морскаго Министерства	—	—	—	—	—	1.000		
Младшихъ чиновниковъ .	2	—	—	—	—	1.700	IX	VI
На наемъ писцовъ и чертежниковъ.	—	—	—	—	—	3.500		
На уплату за переводы .	—	—	—	—	—	300		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе								

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	2.700		
Итого . . .	18	—	—	—	—	48.800		
VI. Главное Управленіе Кораблестроенія и Снабженій.								
Начальникъ главнаго управленія (вице-адмиралъ, можетъ быть адмиралъ) .	1	2.400	4.100	Квартира натурою.	6.500	7.700		
Ему на отопленіе и освѣщеніе	—	—	—	1.200	1.200			
Начальникъ отдѣла заготовленій	1	2.000	2.600	1.800	6.400	6.400	IV	II
Начальникъ счетнаго отдѣла.	1	2.000	2.600	1.800	6.400	6.400	IV	II
Дѣлопроизводителей:								
Старшихъ	6	1.300	1.300	600	3.200	19.200	V	III ст.1
	2	1.000	1.300	500	2.800	5.600	VI	III ст. 2
Младшихъ	5	800	700	300	1.800	9.000	VII	IV
	5	600	600	300	1.500	7.500	VIII	V
Чиновникъ особыхъ порученій	1	600	600	300	1.500	1.500	VIII	V
Младшихъ чиновниковъ .	5	—	—	—	—	5.000	IX	VI
На вознагражденіе конторщиковъ для матеріальнаго счетоводства . . .	—	—	—	—	—	4.000		
На наемъ писцовъ. . .	—	—	—	—	—	8.400		
На выдачу особыхъ премій корабельнымъ инженерамъ за лучшіе проекты судовъ и произведенное съ наибольшею экономіею ис-								

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
полненіе построекъ по проектамъ	—	—	—	—	—	15.000		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	4.800		
На наемъ курьеровъ . .	—	—	—	—	—	1.800		
Итого . . .	27	—	—	—	—	102.300		
VII. Морской Техническій Комитетъ.								
Предсѣдатель (вице-адмиралъ или генералъ-лейтенантъ, можетъ быть адмиралъ или генералъ). . .	1	2.400	4.100	2.000	8.500	8.500		
Членовъ комитета:								
Главныхъ инспекторовъ: кораблестроенія 1, механической части 1, артиллеріи 1 и миннаго дѣла 1 (генералъ-лейтенанты соотвѣтствующихъ корпусовъ, или вице-адмиралы). . .	4	2.000	3.200	1.800	7.000	28.000		
Инспекторовъ работъ въ портахъ и помощниковъ главныхъ инспекторовъ: корпуса корабельныхъ инженеровъ 3, корпуса инженеръ-механиковъ 2, корпуса морской артиллеріи или флотскихъ 2 и спеціалистовъ миннаго дѣла 2 (генералъ-маіоры или контръ-адмиралы, могутъ быть генералъ-лейтенанты или вице-адмиралы)	9	1.600	1.400	1.000	4.000	36.000		
Предсѣдатель коммисіи морскихъ артиллерійскихъ опытовъ.	Содержаніе получаетъ по коммисіи артиллерійскихъ опытовъ.							

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Дѣлопроизводителей:								
Старшихъ: штабъ-офицеры. . .	2	1.000	1.300	500	2.800	5.600		
. . . . .	1	1.000	1.300	500	2.800	2.800	VI	III ст.2
Младшихъ: штабъ или оберъ-офицеръ . .	1	800	700	300	1.800	1.800		
. . . . .	1	800	700	300	1.800	1.800	VII	IV
оберъ-офицеръ (можетъ быть штабъ-офицеръ) .	1	600	600	300	1.500	1.500		
. . . . .	1	600	600	300	1.500	1.500	VIII	V
Начальникъ чертежной (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ). . . .	1	1.300	1.300	600	3.200	3.200		
Главныхъ чертежниковъ (могутъ быть изъ военныхъ штабъ или оберъ-офицеровъ или изъ гражданскихъ чиновниковъ)	2	1.000	900	500	2.400	4.800	если граждан. чиновн. VI	изъ III ст.2
Производителей работъ: Старшихъ (штабъ или оберъ-офицеры) . .	4	800	700	300	1.800	7.200		
Младшихъ (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры) .	4	600	600	300	1.500	6.000		
Главныхъ техниковъ-ревизоровъ (штабъ-офицеры).	3	1.000	1.700	500	3.200	9.600		
Производителей учета: Старшихъ (штабъ или оберъ-офицеры) . .	5	800	700	300	1.800	9.000		
Младшихъ (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры) .	6	600	600	300	1.500	9.000		
Завѣдывающій музеемъ .	1	1.000	900	500	2.400	2.400	VI	III ст 2.

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
Содержатель магазина образцовъ при музеѣ . . .	1	300	100	200	600	600	X	VII
Младшихъ чиновниковъ .	4	—	—	—	—	4.000	IX	VI
На выписку книгъ и журналовъ	—	—	—	—	—	1.000		
На уплату за переводы .	—	—	—	—	—	2.000		
На наемъ писцовъ и чертежниковъ.	—	—	—	—	—	6.000		
На чертежные и канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	5.000		
На наемъ писцовъ и другіе расходы по техническому учету	—	—	—	—	—	4.000		
На разъѣзды въ С.-Петербургѣ и на поѣздки въ Кронштадтъ и на Ижорскіе заводы предсѣдателя и членовъ комитета . . .	—	—	—	—	—	4.200		
Итого . . .	52	—	—	—	—	165.500		
VIII. Морской Строительный Комитетъ.								
Предсѣдатель комитета (генералъ-лейтенантъ) . .	1	2.000	3.200	1.800	7.000	7.000		
Членовъ комитета (генералъ-маіоры, могутъ быть генералъ-лейтенанты) . .	4	1.600	1.400	1.000	4.000	16.000		
Старшій дѣлопроизводитель (штабъ-офицеръ) . .	1	1.000	1.300	500	2.800	2.800		
Начальникъ чертежной (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ). . . .	1	1.000	1.500	500	3.000	3.000		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Помощниковъ его: старшихъ (штабъ-офицеры)	2	800	800	400	2.000	4.000		
Помощниковъ его: младшихъ (оберъ-офицеры)	2	400	400	200	1.000	2.000		
Младшихъ чиновниковъ	2	—	—	—	—	2.000	IX	VI
На наемъ писцовъ и чертежниковъ	—	—	—	—	—	1.400		
На канцелярскіе и чертежные матеріалы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	1.600		
На разъѣзды въ С.-Петербургѣ и на поѣздки въ Кронштадтъ и на Ижорскіе заводы предсѣдателя и членовъ комитета	—	—	—	—	—	1.500		
Итого	13	—	—	—	—	41.300		
IX. Канцелярія Морскаго Министерства.								
Директоръ канцеляріи (онъ же юрисконсультъ Министерства)	1	2.000	3.200	Квартира натурою.	5.200	6.400	IV	II
Ему на отопленіе и освѣщеніе	—	—	—	1.200	1.200			
Помощниковъ юрисконсульта	1	1.300	1.300	600	3.200	3.200	V	III ст. 1
Помощниковъ юрисконсульта	1	1.000	1.300	500	2.800	2.800	VI	III ст. 2
Дѣлопроизводителей:								
Старшихъ	2	1.300	1.300	600	3.200	6.400	V	III ст. 1
Младшихъ	3	800	700	300	1.800	5.400	VII	IV

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Младшій чиновникъ . .	1	—	—	—	—	1.000	X	VI
На наемъ писцовъ. . .	—	—	—	—	—	1.600		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожей, освѣщеніе комнатъ, ремонтъ мебели и мелочные расходы	—	—	—	—	—	1.800		
Итого . . .	9	—	—	—	—	28.600		
X. Главное Военно-Морское Судное Управленіе.								
Главный военно-морской прокуроръ.	1	2.000	3.200	1.800	7.000	7.000	IV	II
Товарищъ его	1	1.600	2.400	1.000	5.000	5.000	V	III ст. 1
Дѣлопроизводителей:								
Старшій	1	1.300	1.300	600	3.200	3.200	V	III ст.1
Младшихъ	1	800	700	300	1.800	1.800	VII	IV
	1	600	600	300	1.500	1.500	VIII	V
Кандидатовъ на военно-морскія судебныя должности	2	400	400	200	1.000	2.000	IX	VI
Младшій чиновникъ . .	1	—	—	—	—	1.000	IX	VI
На наемъ писцовъ. . .	—	—	—	—	—	1.400		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	1.100		
Итого	8	—	—	—	—	24.000		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
XI. Управленіе Главнаго Медицинскаго Инспектора Флота.								По положенію о медикахъ.
Главный медицинскій инспекторъ флота	1	2.000	3.200	1.800	7.000	7.000	IV	
Дѣлопроизводителей:								
Старшій (изъ медиковъ)	1	1.000	1.300	500	2.800	2.800	VI	
Младшій (изъ медиковъ)	1	800	700	300	1.800	1.800	VII	
Младшихъ чиновниковъ .	2	—	—	—	—	1.700	IX	VI
На наемъ писцовъ . .	—	—	—	—	—	1.800		
На разработку медико-статистическихъ свѣдѣній.	—	—	—	—	—	300		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожей, освѣщеніе комнатъ, ремонтъ мебели и мелочные расходы	—	—	—	—	—	1.100		
Итого . . .	5	—	—	—	—	16.500		
XII. Архивъ Морскаго Министерства.								
Начальникъ архива . .	1	1.300	1.400	800	3.500	3.500	V	III ст. 4
Дѣлопроизводитель . .	1	800	700	300	1.800	1.800	VII	IV
Младшій чиновникъ . .	1	—	—	—	—	1.000	IX	VI
На наемъ писцовъ . .	—	—	—	—	—	700		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожа, освѣщеніе комнатъ, ремонтъ мебели и мелочные расходы	—	—	—	—	—	600		
Итого . . .	3	—	—	—	—	7.600		
Всего изъ суммъ Государственнаго казначейства . .	187	—	—	—	—	644.100		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
XIII. Отдѣленіе по дѣламъ эмеритальной кассы морскаго вѣдомства.								
Завѣдывающій дѣлами. .	1	2.000	2.600	1.400	6.000	6.000	IV	II
Дѣлопроизводителей:								
Старшій	1	1.000	1.300	500	2.800	2.800	VI	III ст.2
Младшихъ	1	800	500	300	1.600	1.600	VII	IV
	1	600	500	300	1.400	1.400	VIII	V
На наемъ писцовъ . .	—	—	—	—	—	1.300		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	1.600		
Итого изъ спеціальныхъ средствъ . .	4	—	—	—	—	14.700	—	—

ПРИМѢЧАНІЯ:

1) Изъ показанныхъ въ настоящемъ штатѣ окладовъ содержанія производятся установленные закономъ вычеты.

2) Одинъ изъ адъютантовъ, положенныхъ въ составѣ главнаго морскаго штаба, назначается изъ офицеровъ, получившихъ юридическое образованіе, и завѣдываетъ дѣлопроизводствомъ по военно-судной части.

3) При замѣщеніи должностей по Морскому Министерству, соблюдается правило, постановленное въ статьѣ 156 устава о службѣ по опредѣленію отъ правительства (свод. зак. т. III, изд. 1876 г.), причемъ на должности не выше X класса могутъ быть опредѣляемы и лица, вовсе не имѣющія чиновъ, если они окончили курсъ въ учебныхъ заведеніяхъ 1 и 2 разрядовъ. Должность содержателя магазина образцовъ при музеѣ Техническаго Комитета можетъ быть замѣщаема, по найму, лицами всѣхъ сословій, имѣющими и не имѣющими права на

Digitized by Google

вступленіе въ гражданскую службу. Чертежники, конторщики, писцы и курьеры нанимаются изъ лицъ всѣхъ сословій; въ случаѣ болѣзни, они имѣютъ право безвозмездно пользоваться въ морскихъ госпиталяхъ и получать лекарства изъ казенныхъ аптекъ по рецептамъ врачей. Конторщики изъ лицъ, имѣющихъ право на вступленіе въ государственную службу, пользуются правами: по чинопроизводству X класса и по пенсіи VII разряда.

4) Должностныя лица, какъ военныя, такъ и гражданскія, пользуясь присвоеннымъ ихъ должностямъ содержаніемъ, не получаютъ: деньщиковъ, провіанта на нихъ, раціоновъ деньщичьихъ, морскаго довольствія (за исключеніемъ пассажирскихъ денегъ) во время бытности на судахъ съ исправленіемъ административной штатной должности, процентнаго вознагражденія за постройку судовъ и никакого другаго вознагражденія за труды или работы изъ операціонныхъ суммъ. Тѣ же изъ нихъ, которыя пользуются казенными квартирами, не получаютъ квартирныхъ денегъ.

5) Медицинскіе чины, пользуясь присвоеннымъ должностямъ ихъ содержаніемъ, не получаютъ прибавокъ жалованья за выслугу пятилѣтій, а въ отношеніи чинопроизводства, сравниваются въ правахъ съ гражданскими чиновниками.

6) Младшіе чиновники опредѣляются на службу начальниками отдѣльныхъ учрежденій, изъ лицъ, окончившихъ курсъ въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ, хотя бы лица эти не имѣли еще чиновъ. Число ихъ можетъ быть менѣе опредѣленнаго штатомъ или, съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, болѣе штатнаго числа; но общая сумма ихъ содержанія не должна превышать штатной суммы, назначенной на этотъ предметъ по каждому учрежденію. Засимъ никакія прикомандированія лицъ строеваго состава къ береговымъ учрежденіямъ не допускаются. Это запрещеніе не распространяется только на исправленія морскихъ картъ, лоцій и сигнальныхъ книгъ, производимыя чинами описныхъ экспедицій, по распоряженію начальника главнаго гидрографическаго управленія, какъ въ самомъ главномъ управленіи, такъ равно въ портахъ, въ инструментальныхъ камерахъ и депо картъ.

7) Въ настоящій штатъ не внесена сумма на наемъ рисовальщиковъ, граверовъ, словорѣзовъ, литографовъ и печатниковъ, а также на содержаніе мастерскихъ мореходныхъ инструментовъ, расходуемыя главнымъ гидрографическимъ управленіемъ изъ особаго кредита, ассигнуемаго по статьѣ 1 § 13 смѣты Морскаго Министерства.

Digitized by Google

Digitized by Google

На подлинномъ Собственною ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА рукою написано:

«Быть по сему».

Въ Петергофѣ.
3 Іюня 1885 г.

ШТАТЫ

портовыхъ управленій.

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
I. Управленія портовъ Балтійскаго моря.								
1) Кронштадтскаго порта.								
Главный командиръ (вице-адмиралъ или адмиралъ) .	1	2.400	3.600	квартира натурою, съ отопленіемъ и освѣщеніемъ.	6.000	9.990		
На представительность — морское довольствіе въ теченіи пяти мѣсяцевъ, какъ вице-адмиралу, командующему эскадрою во внутреннемъ плаваніи.	—	—	3.990		3.990			
Юрисконсультъ. . . .	1	1.300	1.300	600	3.200	3.200	V	III ст.1
Ему на канцелярскіе расходы	—	—	—	—	—	400		
Итого . . .	2	—	—	—	—	13.590		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Штабъ.								
Начальникъ штаба (контръ-адмиралъ)	1	1.600	3.400	1.000	6.000	6.000		
Адъютантъ штаба (штабъ или оберъ-офицеръ). . .	1	800	700	300	1.800	1.800		
Дѣлопроизводителей .	3	800	500	300	1.600	4.800	VII	IV
	3	600	300	300	1.200	3.600	VIII	V
Младшихъ чиновниковъ .	2	—	—	—	—	1.440	X	VII
На наемъ писцовъ. . .	—	—	—	—	—	2.400		
На наемъ сторожей и курьеровъ	—	—	—	—	—	2.000		
На канцелярскіе расходы для штабаиглавнаго командира, а также на ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	1.960		
Морская астрономическая и компасная обсерваторія.								
Астрономъ	1	1.000	1.500	500	3.000	3.000	VI	III ст. 2
Помощниковъ его: старшій, завѣдывающій опредѣленіемъ девіаціи компасовъ . . .	1	800	1.300	400	2.500	2.500	VII	IV
младшій . .	1	600	600	300	1.500	1.500	VIII	V
На наемъ писцовъ . . .	—	—	—	—	—	600		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели и освѣщеніе комнатъ	—	—	—	—	—	600		
Портовый архивъ.								
Начальникъ архива . .	1	600	600	300	1.500	1.500	VIII	V
Младшій чиновникъ . .	1	—	—	—	—	720	X	VII

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
На наемъ писца . . .	—	—	—	—	—	240		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожа, ремонтъ мебели и освѣщеніе комнатъ.	—	—	—	—	—	300		
Итого . . .	15	—	—	—	—	34.960		
Портовая контора.								
Капитанъ надъ портомъ (контръ-адмиралъ, можетъ быть вице-адмиралъ) . .	1	2.000	3.600	1.400	7.000	7.000		
Помощниковъ его:								
Старшихъ (капитаны 1 ранга, могутъ быть контръ-адмиралы).	2	1.300	1.900	800	4.000	8.000		
Младшихъ (штабъ-офицеры)	4	1.000	1.100	500	2.600	10.400		
Корабельный инженеръ для дачи нарядовъ (штабъ или оберъ-офицеръ) . .	1	800	700	300	1.800	1.800		
Техникъ для дачи нарядовъ, по артиллерійскимъ и минным работамъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	600	300	1.500	1.500		
Чиновникъ особыхъ порученій.	1	800	400	300	1.500	1.500	VII	IV
Дѣлопроизводителей:								
Старшихъ	2	1.000	900	500	2.400	4.800	VI	III ст. 2
Младшихъ	3	800	400	300	1.500	4.500	VII	IV
	3	600	300	300	1.200	3.600	VIII	V
Главный бухгалтеръ . .	1	1.000	900	500	2.400	3.000	VI	III ст. 2
Ему на разъѣзды . . .	—	—	—	600	600			
Младшій бухгалтеръ . .	1	800	700	300	1.800	1.800	VII	IV

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Помощниковъ бухгалтера:								
Старшій	1	600	600	300	1.500	1.500	VIII	V
Младшихъ	3	400	600	200	1.200	3.600	IX	VI
Младшихъ чиновниковъ .	6	—	—	—	—	4.320	X	VII
На вознагр. конторщиковъ	—	—	—	—	—	12.600		
На наемъ писцовъ. . .	—	—	—	—	—	5.040		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожей и разсыльныхъ, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	3.600		
Итого . . .	30	—	—	—	—	78.560		
Магазины и склады.								
Смотритель инструментальной камеры и депо картъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ).	1	600	600	300	1.500	1.500		
Экипажмейстеръ (штабъ-офицеръ)	1	1.000	900	500	2.400	2.400		
Въ экипажескихъ и такелажныхъ магазинахъ . Содержателей . . .	5	400	400	200	1.000	5.000	IX	VI
Помощниковъ ихъ .	5	200	150	150	500	2.500	XII	VIII
Главный смотритель лѣсныхъ хранилищъ (штабъ или оберъ-офицеръ) . .	1	800	700	300	1.800	1.800		
Содержателей: корабельныхъ лѣсовъ.	1	300	400	200	900	900	X	VII
склада топлива . . .	1	400	400	200	1.000	1.000	IX	VI
Главный смотритель продовольственныхъ и мундирныхъ магазиновъ . . .	1	800	800	400	2.000	2.000	VII	IV
Содержатель провіантскаго магазина	1	300	400	200	900	900	X	VII

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ.					Классы и разряды.	
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
Содержателей провизіоннаго и мундирнаго магазиновъ	2	300	300	200	800	1.600	X	VII
Главный смотритель арсенала, артиллерійскихъ и минныхъ запасовъ (штабъ-офицеръ)	1	800	800	400	2.000	2.000		
Завѣдывающій складомъ аппаратовъ автоматической стрѣльбы (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	600	300	1.500	1.500		
Содержателей: арсенала, пушечнаго двора, пороховыхъ магазиновъ, склада и мастерской аппаратовъ автоматической стрѣльбы, миннаго склада, склада и мастерской динамо-электрическихъ машинъ. . .	6	300	400	200	900	5.400	X	VII
Помощникъ содержателя пороховыхъ магазиновъ .	1	200	250	150	600	600	XII	VIII
На наемъ для магазиновъ и складовъ: конторщиковъ бухгалтеріи, а равно вахтеровъ и писцовъ . . .	—	—	—	—	—	9.900		
На канцелярскіе и освѣтительные матеріалы . .	—	—	—	—	—	345		
Итого . . .	28	—	—	—	—	39.345		
Судостроеніе и мастерскія.								
Главный корабельный инженеръ порта (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ).	1	1.300	2.900	800	5.000	5.000		
Инженеръ для повѣрки смѣтъ (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должнос ти.	По пенсіи.
На наемъ чертежниковъ .	—	—	—	—	—	2.000		
На наемъ конторщика и писцовъ и на чертежные и канцелярскіе матеріалы .	—	—	—	—	—	1.400		
Судостроителей старшихъ (штабъ-офицеры) . . .	2	1.000	2.500	500	4.000	8.000		
Судостроителей младшихъ (штабъ или оберъ-офицеры).	3	800	1.400	400	2.600	7.800		
Помощниковъ судостроителей:								
старшихъ (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры)	5	600	400	300	1.300	6.500		
младшихъ (оберъ-офицеры)	7	400	300	200	900	6.300		
Младшихъ офицеровъ корпуса корабельныхъ инженеровъ (подпоручики) . .	10	По чинамъ.				6944 р. 70 к.		
Такелажмейстеръ (штабъ или оберъ-офицеръ). . .	1	800	800	400	2.000	2.000		
Помощникъ его, онъ же водолазный мастеръ (оберъ-офицеръ)	1	400	400	200	1.000	1.000		
Мастеровъ:								
въ мастерскихъ: доковаго адмиралтейства, парусной и мачтовой (штабъ или оберъ-офицеры)	3	800	700	300	1.800	5.400		
въ мастерскихъ: конопатной, шлюпочной, столярной, гальванопластической и канатнаго завода (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры)	5	600	500	300	1.400	7.000		
въ мастерскихъ: котельной, мѣдныхъ и жестяныхъ								

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
издѣлій, малярной и блоковой (оберъ-офицеры) .	3	400	400	200	1.000	3.000		
въ мастерскихъ: плотничной и купорной (оберъ-офицеры)	2	200	250	150	600	1.200		
Смотритель, онъ же мастеръ пильнаго завода (оберъ-офицеръ). . . .	1	400	400	200	1.000	1.000		
Смотритель, онъ же содержатель канатнаго завода	1	400	400	200	1.000	1.000	IX	VI
Содержателей:								
въ мастерской судостроенія и ремонта судовъ . .	1	400	600	200	1.200	1.200	IX	VI
въ мастерской доковаго адмиралтейства	1	300	400	200	900	900	X	VII
въ мастерской мачтовой, такелажной, шлюпочной, парусной, столярной и купорной, котельной и малярной, блоковой и пильнаго завода и гальванопластической	8	300	300	200	800	6.400	X	VII
Помощникъ содержателя мастерской судостроенія и ремонта судовъ	1	200	250	150	600	600	XII	VIII
Итого . . .	57	—	—	—	—	76.444 р. 70 к.		
Механическая часть.								
Главный инженеръ-механикъ порта (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ).	1	1.300	2.900	800	5.000	5.000		
Портовый инженеръ-механикъ, завѣдывающій всѣми береговыми механизма-								

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ.					Классы и разряды.	
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
ми (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		
Помощникъ портоваго механика (оберъ-офицеръ) .	1	400	400	200	1.000	1.000		
Инженеръ-механикъ, управляющій пароходнымъ заводомъ (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ).	1	1.300	1.900	800	4.000	4.000		
Механическая чертежная главнаго инженера и завода.								
Главный мастеръ, онъ же помощникъ управляющаго заводомъ (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	1.300	400	2.500	2.500		
Механикъ (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	800	400	2.000	2.000		
Инженеръ-механикъ для повѣрки смѣтъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	400	300	1.300	1.300		
На наемъ чертежниковъ .	—	—	—	—	—	3.000		
Канцелярія завода.								
Дѣлопроизводитель. . .	1	600	300	300	1.200	1.200	VIII	V
На наемъ писцовъ . . .	—	—	—	—	—	1.000		
На канцелярскіе и чертежные матеріалы, на выписку газетъ, журналовъ и сочиненій по технической части, ремонтъ мебели и мелочные расходы . . .	—	—	—	—	—	500		
На расходы по обученію учениковъ завода . . .	—	—	—	—	—	500		
Инженеръ-механикъ для дачи нарядовъ (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		
На вознагражденіе конторщика для веденія книги нарядовъ	—	—	—	—	—	600		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Бухгалтерія завода.								
Бухгалтеръ	1	800	1.200	400	2.400	2.400		
Помощникъ бухгалтера .	1	400	400	200	1.000	1.000	VII	IV
На вознагражденіе конторщиковъ.	—	—	—	—	—	5.400	IX	VI
На наемъ писцовъ . . .	—	—	—	—	—	840		
Магазины и мастерскія завода.								
Главный смотритель магазиновъ (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		
Содержателей магазиновъ.	4	300	400	200	900	3.600	X	VII
Мастеровъ:								
въ мастерскихъ: слесарной и сборочной, кузнечной, желѣзо-котельной, мѣдно-котельной и литейной (штабъ или оберъ-офицеры)	5	800	800	400	2.000	10.000		
въ мастерской модельной (штабъ или оберъ-офицеръ).	1	800	700	300	1.800	1.800		
Помощниковъ мастеровъ: литейной, слесарной и сборочной и желѣзо-котельной мастерскихъ (оберъ-офицеры)	3	400	400	200	1.000	3.000		
Содержателей:								
въ мастерскихъ: слесарной и сборочной, желѣзо и мѣдно-котельныхъ и модельной	3	300	220	200	720	2.160	X	VII
въ мастерскихъ: литейной и кузнечной. . . .	2	300	100	200	600	1.200	X	VII
Итого . . .	30	—	—	—	—	59.400		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Руб л и. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Артиллерійскія и минныя работы.								
Главный артиллеристъ порта (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ) . .	1	1.300	1.900	800	4.000	4.000		
Главный минеръ порта (капитанъ перваго ранга, можетъ быть контръ-адмиралъ)	1	1.300	1.900	800	4.000	4.000		
Завѣдывающій чертежною (артиллерійскій или минный офицеръ, въ чинѣ оберъ или штабъ-офицера). . .	1	600	600	300	1.500	1.500		
На наемъ чертежниковъ и писцовъ.	—	—	—	—	—	2.500		
На канцелярскіе чертежные припасы	—	—	—	—	—	400		
Завѣдывающій лабораторіями (артиллерійскій офицеръ, въ чинѣ штабъ или оберъ-офицера)	1	800	700	300	1.800	1.800		
Помощникъ его по артиллерійской лабораторіи (оберъ-офицеръ). . . .	1	400	400	200	1.000	1.000		
Мастеровъ:								
въ мастерской: торпедной (штабъ или оберъ-офицеръ).	1	800	800	400	2.000	2.000		
въ мастерскихъ: артиллерійскихъ, минной и аппаратовъ автоматической стрѣльбы (штабъ или оберъ-офицеры)	3	800	700	300	1.800	5.400		
въ мастерской: ремонта динамо-электрическихъ машинъ (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	500	300	1.600	1.600		
въ минной лабораторіи (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ) . .	1	600	500	300	1.400	1.400		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Помощниковъ мастеровъ:								
въ мастерскихъ: артиллерійскихъ, торпедной и минной (оберъ-офицеры) . .	3	400	400	200	1.000	3.000		
Содержателей:								
въ артиллерійской и минной лабораторіяхъ . . .	1	300	400	200	900	900	X	VII
въ мастерскихъ: артиллерійскихъ, минной и торпедной	2	300	300	200	800	1.600	X	VII
Итого . . .	17	—	—	—	—	31.100		
Строительныя работы.								
Главный инженеръ-строитель порта (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ).	1	1.300	1.400	800	3.500	3.500		
Отдѣльный инженеръ-строитель (штабъ-офицеръ).	1	1.000	1.500	500	3.000	3.000		
Помощникъ его (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	600	300	1.500	1.500		
Производителей строительныхъ работъ:								
старшихъ (штабъ-офицеры)	2	800	1.100	400	2.300	4.600		
младшихъ (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры)	2	600	400	300	1.300	2.600		
Смотрителей казенныхъ зданій	4	300	220	200	720	2.880	X	VII
На наемъ чертежниковъ и писца	—	—	—	—	—	1.320		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
На канцелярскія и чертежныя принадлежности .	—	—	—	—	—	300		
Итого . . .	11	—	—	—	—	19.700		
Вообще по порту.								
Завѣдывающій движеніемъ портовыхъ судовъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	300	300	1.200	1.200		
Помощникъ завѣдывающаго подвижными портовыми судами	1	300	220	200	720	720	X	VII
Содержатель малыхъ лодочныхъ доковъ, водоотливныхъ ботовъ, грузовыхъ флашкоутовъ, склада бакановъ и предостерегательныхъ знаковъ для рейдовъ и гаваней, паровыхъ баркасовъ, механическихъ крановъ по устью канала и плавучихъ крановъ по гавани и рейдамъ	1	300	300	200	800	800	X	VII
Содержатель портовыхъ гребныхъ судовъ и катеровъ начальствующихъ лицъ, пожарнаго локомобиля при полиціи, двора новаго адмиралтейства, Константиновскаго дока, механическихъ крановъ, подъемныхъ машинъ, спусковыхъ телѣжекъ и ботопортовъ Константиновскаго дока .	1	300	400	200	900	900	X	VII
Содержатель казеннаго имущества на дѣловомъ дворѣ, мачтовомъ дворѣ и артиллерійскомъ дворѣ, при Николаевскомъ докѣ,								

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
подъемной машинѣ и ботопортѣ Николаевскаго дока.	1	300	220	200	720	720	X	VII
Содержатель имущества двора доковаго адмиралтейства, Петровскаго дока, механическихъ крановъ въ чертѣ адмиралтейства, ботопорта Петровскаго дока, принадлежностей доковъ, пожарнаго паровaго локомобиля, пожарнаго обоза и модель-камеры	1	300	220	200	720	720	X	VII
На наемъ для мастерскихъ и заводовъ порта, артиллерійскихъ и минныхъ мастерскихъ: конторщиковъ бухгалтеріи, а равно вахтеровъ и писцовъ.	—	—	—	—	—	10.840		
Тоже для пароходнаго завода	—	—	—	—	—	4.660		
На канцелярскіе и освѣтительные матеріалы для всѣхъ мастерскихъ (кромѣ пароходнаго завода) . .	—	—	—	—	—	534		
Итого . . .	6	—	—	—	—	21.094		
Всего для Кронштадтскаго порта	196	—	—	—	—	374.193 р. 70 к.		
2) С.-Петербургскаго порта.								
Портовая контора.								
Командиръ порта (вице-адмиралъ)	1	2.000	3.600	квартира натурою.	5.600	7.000		
Ему на отопленіе и освѣщеніе	—	—	—	1.400	1.400			

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Помощниковъ его:								
Старшихъ (капитаны перваго ранга, могутъ быть контръ-адмиралы) . . .	2	1.300	1.900	800	4.000	8.000		
Младшихъ (штабъ-офицеры)	2	1.000	1.100	500	2.600	5.200		
Корабельный инженеръ для дачи нарядовъ (штабъ или оберъ-офицеръ) . .	1	800	700	300	1.800	1.800		
Техникъ для дачи нарядовъ по артиллерійскимъ и миннымъ работамъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	300	300	1.200	1.200		
Чиновникъ особыхъ порученій	1	800	400	300	1.500	1 500	VII	IV
Дѣлопроизводителей:								
Старшихъ	2	1.000	900	500	2.400	4.800	VI	III ст. 2
Младшихъ . . . . {	3	800	400	300	1.500	4.500	VII	IV
	4	600	300	300	1.200	4.800	VIII	V
Главный бухгалтеръ . .	1	1.000	900	500	2.400	3.000	VI	III ст.2
Ему на разъѣзды. . . .	—	—	—	600	600			
Младшій бухгалтеръ . .	1	800	700	300	1.800	1.800	VII	IV
Помощниковъ бухгалтера	2	400	600	200	1.200	2.400	IX	VI
Младшихъ чиновниковъ .	4	—	—	—	—	2.880	X	VII
На вознагражденіе конторщиковъ.	—	—	—	—	—	7.200		
На наемъ писцовъ . . .	—	—	—	—	—	4.560		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожей и разсыльныхъ, ремонтъ мебели,								

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	3.600		
Итого . . .	25	—	—	—	—	64.240		
Магазины и склады.								
Экипажмейстеръ (штабъ-офицеръ)	1	1.000	900	500	2.400	2.400		
Содержателей:								
въ первомъ, второмъ и третьемъ сортахъ экипажескихъ магазиновъ . . .	3	400	400	200	1.000	3.000	IX	VI
въ четвертомъ сортѣ экипажескихъ и въ такелажныхъ магазинахъ. . . .	2	300	400	200	900	1.800	X	VII
Помощниковъ содержателей: во второмъ и третьемъ сортахъ экипажескихъ магазиновъ	2	200	150	150	500	1.000	XII	VIII
Главный смотритель лѣсныхъ хранилищъ (штабъ-офицеръ)	1	1.000	900	500	2.400	2.400		
Содержателей складовъ корабельнаго лѣса и топлива:								
въ новомъ адмиралтействѣ, на галерномъ островкѣ и въ гребномъ портѣ .	1	400	400	200	1.000	1.000	IX	VI
на Охтѣ	1	300	400	200	900	900	X	VII
Помощниковъ содержателя въ новомъ адмиралтействѣ, на галерномъ островѣ и въ гребномъ портѣ .	2	200	150	150	500	1.000	XII	VIII
Содержателей провіантскаго и мундирнаго магазиновъ	2	300	400	200	900	1.800	X	VII
Содержателей провизіоннаго магазина и казеннаго имущества опытоваго поля.	2	300	300	200	800	1.600	X	VII

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
Содержателей артиллерійскихъ магазиновъ 1, пороховыхъ и пироксилиновыхъ погребовъ и сигнальной батареи—въ гребномъ портѣ 1 и пороховыхъ погребовъ на Охтѣ 1	3	300	400	200	900	2.700	X	VII
На наемъ для магазиновъ и складовъ конторщиковъ бухгалтеріи и писцовъ. .	—	—	—	—	—	8.960		
На канцелярскіе и освѣтительные матеріалы . .	—	—	—	—	—	225		
Итого . . .	20	—	—	—	—	28.785		
Судостроеніе и мастерскія.								
Главный корабельный инженеръ порта (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ).	1	1.300	2.900	800	5.000	5.000		
Старшій инженеръ-механикъ порта (штабъ-офицеръ)	1	1.000	1.500	500	3.000	3.000		
Портовый инженеръ-механикъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	600	300	1.500	1.500		
Портовый артиллеристъ (штабъ-офицеръ). . . .	1	1.000	1.100	500	2.600	2.600		
Старшій инженеръ для повѣрки смѣтъ (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		
Младшій инженеръ для повѣрки смѣтъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	400	300	1.300	1.300		
На наемъ чертежниковъ и писцовъ	—	—	—	—	—	4.000		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
На чертежныя и канцелярскія принадлежности .	—	—	—	—	—	700		
Судостроителей:								
Старшихъ (штабъ-офицеры)	4	1.000	2.500	500	4.000	16.000		
Младшихъ (штабъ или оберъ-офицеры)	3	800	1.400	400	2.600	7.800		
Помощниковъ судостроителей:								
Старшихъ (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры)	8	600	400	300	1.300	10.400		
Младшихъ (оберъ-офицеры)	12	400	300	200	900	10.800		
Младшихъ офицеровъ корпуса корабельныхъ инженеровъ (подпоручики) . .	14	По чинамъ:				9.722 р. 58 к.		
Такелажмейстеръ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	600	300	1.500	1.500		
Помощникъ его (оберъ-офицеръ)	1	300	300	200	800	800		
Главный мастеръ, завѣдывающій пироксилиновымъ заводомъ (штабъ-офицеръ).	1	1.000	1.500	500	3.000	3.000		
Помощникъ его (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	600	300	1.500	1.500		
Мастеровъ:								
въ мастерскихъ новаго желѣзнаго судостроенія въ новомъ адмиралтействѣ (штабъ или оберъ-офицеры).	2	800	700	300	1.800	3.600		
въ парусной мастерской (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ) . .	1	600	500	300	1.400	1.400		
въ мастерскихъ: кузнечной, конопатной, шлюпочно-мачтовой, столярной и бло-								

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
ковой, токарно-литейной, желѣзо и мѣдно-котельной, судостроенія галернаго острова (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры).	7	600	500	300	1.400	9.800		
въ малярной (оберъ-офицеръ)	1	400	400	200	1.000	1.000		
Смотритель, онъ же мастеръ пильнаго завода (оберъ-офицеръ). . . .	1	400	400	200	1.000	1.000		
Содержатель пироксилиноваго завода.	1	400	400	200	1.000	1.000	IX	VI
Содержателей мастерскихъ	11	300	300	200	800	8.800	X	VII
Итого . . .	75	—	—	—	—	108.022 р. 58 к.		
Строительныя работы.								
Главный инженеръ-строитель порта (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ).	1	1.300	1.400	800	3.500	3.500		
Отдѣльный инженеръ-строитель (штабъ-офицеръ).	1	1.000	1.500	500	3.000	3.000		
Производителей строительныхъ работъ:								
Старшихъ (штабъ-офицеры)	2	800	1.100	400	2.300	4.600		
Младшихъ (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры)	2	600	400	300	1.300	2.600		
Смотрителей казенныхъ зданій	5	300	220	200	720	3.600	X	VII
На наемъ чертежниковъ и писца	—	—	—	—	—	1.320		
На канцелярскія и чертежныя принадлежности .	—	—	—	—	—	300		
Итого . . .	11	—	—	—	—	18.920		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
Вообще по порту.								
Завѣдывающій движеніемъ всѣхъ портовыхъ судовъ (оберъ-офицеръ)	1	400	400	200	1.000	1.000		
Содержатель портовыхъ плавучихъ средствъ. . .	1	300	300	200	800	800	X	VII
Содержатель двора новаго адмиралтейства	1	300	220	200	720	720	X	VII
На наемъ для мастерскихъ и заводовъ порта: конторщиковъ бухгалтеріи, а равно вахтеровъ и писцовъ въ помощь содержателямъ. .	—	—	—	—	—	10.180		
На канцелярскіе и освѣтительные матеріалы . . .	—	—	—	—	—	432		
Итого . . .	3	—	—	—	—	13.132		
Всего для С.-Петербургскаго порта . .	134	—	—	—	—	233.099 р. 58 к.		
3) Ревельскаго порта и дирекціи маяковъ и лоціи Балтійскаго моря.								
Директоръ маяковъ и лоціи Балтійскаго моря, онъ же командиръ порта (контръ-адмиралъ, можетъ быть вице-адмиралъ) . . .	1	2.000	2.600	1.400	6.000	6.000		
Помощниковъ его:								
Старшій (штабъ-офицеръ).	1	1.000	1.500	500	3.000	3.000		
Младшій (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		

*

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
Портовая контора.								
Дѣлопроизводитель. . .	1	600	400	300	1.300	1.300	VIII	V
Бухгалтеръ	1	600	600	300	1.500	1.500	VIII	V
На наемъ писцовъ, чертежника и конторщиковъ .	—	—	—	—	—	2.820		
На канцелярскіе расходы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	1.200		
Мастерскія и склады.								
Портовый инженеръ-механикъ (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		
Портовый судостроитель (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ) . .	1	600	400	300	1.300	1.300		
На наемъ чертежника и на чертежные матеріалы .	—	—	—	—	—	900		
Содержатель казеннаго имущества и смотритель казенныхъ зданій. . . .	1	300	400	200	900	900	X	VII
Помощникъ его. . . .	1	200	250	150	600	600	XII	VIII
Главный инженеръ-строитель по маякамъ (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ)	1	1.300	1.400	800	3.500	3.500		
Младшихъ производителей строительныхъ работъ (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры) . .	2	600	600	300	1.500	3.000		
Отдѣльный инженеръ-строитель (штабъ-офицеръ).	1	1.000	1.500	500	3.000	3.000		
На наемъ конторщика, чертежниковъ и на канце-								

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
лярскіе расходы по строительнымъ работамъ. . .	—	—	—	—	—	1.620		
На наемъ конторщиковъ, вахтеровъ и писцовъ для магазиновъ и мастерскихъ.	—	—	—	—	—	1.920		
Маяки.								
Смотрителей маяковъ:								
Либавскихъ, Рижскихъ, Гогландскихъ и Домесне-скаго	4	300	300	200	800	3.200	X	VII
Дагерортскаго верхняго и Наргенскаго	2	300	200	200	700	1.400	X	VII
Церельскаго и Фильзандскаго	2	200	350	150	700	1.400	XII	VIII
Вормскаго, Екатериненталь-скихъ, Пакерортскаго, Нарвскаго, Сескарскаго, Экхольмскаго, Рунскаго, Оденсхольмскаго и Михаэльскаго	9	200	150	150	500	4.500	XII	VIII
Суропскихъ	1	100	300	100	500	500	XIV	IX
Стирсудденскаго, Родшерскаго, Бакгофена, Тахконскаго, Соммерскаго, Патерностера, Стеншерскаго, Вердерскаго, Кюнскаго, Люзерортскаго и Дагерортскаго нижняго . . .	11	100	200	100	400	4.400	XIV	IX
Кокшерскаго, Мессарагоцемскаго, Николаевскаго и Фридрихштадтскаго (1), Толбухинскаго и Нервскаго	5	100	100	100	300	1.500	XIV	IX
Итого для Ревельскаго порта и дирекціи маяковъ и лоціи Балтійскаго моря . . .	47	—	—	—	—	53.060		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
4) Свеаборгскаго порта.								
Командиръ порта (капитанъ перваго ранга, можетъ быть контръ-адмиралъ)	1	1.300	1.500	800	3.600	3.600		
Дѣлопроизводитель . .	1	400	500	200	1.100	1.100	IX	VI
Содержатель казеннаго имущества и смотритель казенныхъ зданій	1	300	300	200	800	800	X	VII
На наемъ конторщика, писцовъ и переводчика .	—	—	—	—	—	1.800		
На канцелярскіе и хозяйственные расходы, наемъ сторожа и вахтера. . .	—	—	—	—	—	600		
Итого для Свеаборгскаго порта. . . .	3	—	—	—	—	7.900		
II. Управленіе портовъ Чернаго и Азовскаго морей.								
1) Николаевскаго порта.								
Главный командиръ флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей (вице-адмиралъ или адмиралъ) . .	1	2.400	3.600	квартира натурою, съ отопл. и освѣщ.	6.000	9.990		
На представительность — морское довольствіе въ теченіи пяти мѣсяцевъ, какъ вице-адмиралу, командующему эскадрою во внутреннемъ плаваніи	—	—	3.990	—	3.990			

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классные разряды. По должности.	По пенсіи.
Адъютантъ при главномъ командирѣ (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		
Юрисконсультъ. . . .	1	1.300	1.300	600	3.200	3.200	V	III ст. 1
Ему на канцелярскіе расходы	—	—	—	—	—	400		
Итого . . .	3	—	—	—	—	15.390		
Штабъ флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей.								
Начальникъ штаба (контръ-адмиралъ) . . .	1	1.600	3.400	1.000	6.000	6.000		
Адъютантъ штаба (штабъ- или оберъ-офицеръ). . .	1	800	700	300	1.800	1.800		
Дѣлопроизводителей . {	1	800	500	300	1.600	1.600	VII	IV
	2	600	300	300	1.200	2.400	VIII	V
Младшій чиновникъ . .	1	—	—	—	—	720	X	VII
На наемъ писцовъ. . .	—	—	—	—	—	1.440		
На наемъ сторожей и курьеровъ.	—	—	—	—	—	1.200		
На канцелярскіе матеріалы, для штаба и главнаго командира, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы . . .	—	—	—	—	—	1.400		
Морская астрономическая обсерваторія.								
Астрономъ	1	1.000	1.800	кварт. натур. съ отопл. и освѣщен.	2.800	2.800	VI	по особому положенію.
Помощникъ его. . . .	1	600	600	300	1.500	1.500	VIII	V

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ.					Классы и разряды.	
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
На наемъ писца . . .	—	—	—	—	—	300		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожа, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	500		
Портовый архивъ.								
Начальникъ архива . .	1	600	600	300	1.500	1.500	VIII	V
На наемъ писцовъ . . .	—	—	—	—	—	400		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожа, ремонтъ мебели и освѣщеніе комнатъ.	—	—	—	—	—	300		
Итого . . .	9	—	—	—	—	23. 860		
Портовая контора.								
Капитанъ надъ портомъ (контръ-адмиралъ, можетъ быть вице-адмиралъ) . .	1	2.000	3.600	1.400	7.000	7.000		
Помощниковъ его:								
Старшихъ (капитаны перваго ранга, могутъ быть контръ-адмиралы) . . .	2	1.300	1.900	800	4.000	8.000		
Младшихъ (штабъ-офицеры)	2	1.000	1.100	500	2.600	5.200		
Корабельный инженеръ для дачи нарядовъ (штабъ или оберъ-офицеръ). . .	1	800	700	300	1.800	1.800		
Техникъ для дачи нарядовъ по артиллерійскимъ и минным работамъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	300	300	1.200	1.200		
Чиновникъ особыхъ порученій.	1	800	400	300	1.500	1.500	VII	V

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
Дѣлопроизводителей:								
Старшихъ	2	1.000	900	500	2.400	4.800	VI	III ст. 2
Младшихъ	4	800	400	300	1.500	6.000	VII	IV
	4	600	300	300	1.200	4.800	VIII	V
Главный бухгалтеръ . .	1	1.000	900	500	2.400	3.000	VI	III ст. 2
Ему на разъѣзды . . .	—	—	600	—	600			
Младшій бухгалтеръ . .	1	800	700	300	1.800	1.800	VII	IV
Помощниковъ бухгалтера	2	400	600	200	1.200	2.400	IX	VI
Младшихъ чиновниковъ .	6	—	—	—	—	4.320	X	VII
На наемъ конторщиковъ.	—	—	—	—	—	7.200		
На наемъ писцовъ. . .	—	—	—	—	—	5.760		
На канцелярскіе матеріалы, наемъ сторожей и разсыльныхъ, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	4.000		
Итого . . .	28	—	—	—	—	68.780		
Магазины и склады.								
Смотритель инструментальной камеры и депо картъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ).	1	600	300	300	1.200	1.200		
Экипажмейстеръ (штабъ-офицеръ)	1	1.000	900	500	2.400	2.400		
Содержателей:								
въ первомъ, второмъ и третьемъ сортахъ экипажескихъ магазиновъ . . .	3	400	400	200	1.000	3.000	IX	VI
въ такелажныхъ магазинахъ, канатномъ заводѣ и такелажной мастерской .	1	400	400	200	1.000	1.000	IX	VI

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
въ четвертомъ сортѣ экипажескихъ магазиновъ. .	1	300	400	200	900	900	X	VII
Главный смотритель лѣсныхъ хранилищъ (штабъ или оберъ-офицеръ) . .	1	800	700	300	1.800	1.800		
Содержателей лѣсовъ и топлива	2	300	400	200	900	1.800	X	VII
Главный смотритель продовольственныхъ и мундирныхъ магазиновъ . . .	1	600	600	300	1.500	1.500	VIII	V
Содержатель магазиновъ.	1	300	300	200	800	800	X	VII
Помощникъ его	1	200	150	150	500	500	XII	VIII
Содержателей:								
арсенала и пушечнаго двора (1) и минныхъ складовъ (1)	2	300	400	200	900	1.800	X	VII
пороховаго погреба и учебной практической батареи	1	300	220	200	720	720	X	VII
На наемъ для магазиновъ и складовъ: конторщиковъ бухгалтеріи, а равно вахтеровъ и писцовъ . . .	—	—	—	—	—	9.080		
На канцелярскіе и освѣтительные матеріалы . .	—	—	—	—	—	285		
Итого . . .	16	—	—	—	—	26.785		
Судостроеніе и мастерскія.								
Главный корабельный инженеръ порта (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ).	1	1.300	2.900	800	5.000	5.000		
Инженеръ для повѣрки смѣтъ (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
На наемъ чертежниковъ.	—	—	—	—	—	1.800		
На наемъ писца и на канцелярскіе и чертежные матеріалы.	—	—	—	—	—	500		
Судостроителей:								
Старшій (штабъ-офицеръ).	1	1.000	2.500	500	4.000	4.000		
младшій (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	1.400	400	2.600	2.600		
Помощниковъ судостроителей:								
Старшихъ (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры)	2	600	400	300	1.300	2.600		
младшихъ (оберъ-офицеры).	3	400	300	200	900	2.700		
Младшихъ офицеровъ корпуса корабельныхъ инженеровъ (подпоручики) . . .	4	Починамъ.				2.777 р. 88 к.		
Такелажмейстеръ (штабъ или оберъ-офицеръ) . .	1	800	800	400	2.000	2.000		
Помощникъ его (оберъ-офицеръ)	1	300	400	200	900	900		
Мастеровъ:								
въ мастерскихъ: кузнечной (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	800	400	2.000	2.000		
въ мастерской желѣзо-броневаго судостроенія (штабъ или оберъ-офицеръ) . .	1	800	700	300	1.800	1.800		
въ мастерскихъ: парусной (1), столярной (1), шлюпочной и блоковой (1) (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры)	3	600	500	300	1.400	4.200		
въ мастерскихъ: мачтовой и конопатной (оберъ-офицеры)	2	400	400	200	1.000	2.000		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Смотритель, онъ же мастеръ канатнаго завода (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ) . .	1	600	500	300	1.400	1.400		
Смотритель, онъ же мастеръ пильнаго завода (оберъ-офицеръ). . . .	1	400	400	200	1.000	1.000		
Содержателей:								
въ мастерскихъ судостроенія и кузницы (1), исправленія судовъ и конопатной (1), шлюпочной и блоковой (1), пильнаго завода и столярной (1).	4	300	300	200	800	3.200	X	VII
въ мачтовой и парусной мастерскихъ	1	300	220	200	720	720	X	VII
Итого . . .	29	—	—	—	—	42.997 р. 88 к.		
Механическая часть.								
Главный инженеръ-механикъ порта (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ).	1	1.300	2.400	800	4.500	4.500		
Портовый инженеръ-механикъ (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		
На наемъ чертежниковъ, писцовъ и на канцелярскіе матеріалы	—	—	—	—	—	1.700		
Мастеровъ:								
въ мастерскихъ: металлотокарной и слесарной (1) и машинно-котельной (1) (штабъ или оберъ-офицеры)	2	800	800	400	2.000	4.000		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Р у б л и.						
въ литейномъ заводѣ (штабъ или оберъ-офицеръ).	1	800	700	300	1.800	1.800		
въ модельной и малярной мастерскихъ (оберъ-офицеры)	2	400	400	200	1.000	2.000		
Помощниковъ мастеровъ въ мастерскихъ: металло-токарной и слесарной (1) и машинно-котельной (1) (оберъ-офицеры). . . .	2	400	400	200	1.000	2.000		
Содержателей литейнаго завода и мастерскихъ: модельной и малярной (1), метало-токарной и слесарной (1) и машинно-котельной(1).	3	300	300	200	800	2.400	X	VII
Итого . . .	12	—	—	—	—	20.200		
Артиллерійскія и минныя работы.								
Главный артиллеристъ порта (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ). .	1	1.300	1.900	800	4.000	4.000		
Главный минеръ порта (капитанъ 1 ранга, можетъ быть контръ-адмиралъ) .	1	1.300	1.900	800	4.000	4.000		
Завѣдывающій чертежною (артиллерійскій или минный офицеръ, въ чинѣ оберъ или штабъ-офицера).	1	600	600	300	1.500	1.500		
На наемъ чертежниковъ, писцовъ и на канцелярскіе и чертежные припасы.	—	—	—	—	—	2.800		
Мастеровъ:								
въ минной мастерской (штабъ или оберъ- офицеръ).	1	800	800	400	2.000	2.000		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Р у б л и. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
въ артиллерійской и минной лабораторіяхъ (2) и артиллерійскихъ мастерскихъ (1) (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры)	3	600	500	300	1.400	4.200		
Помощниковъ мастеровъ:								
въ минной мастерской (оберъ-офицеръ)	1	400	400	200	1.000	1.000		
въ артиллерійскихъ мастерскихъ (оберъ-офицеръ).	1	300	300	200	800	800		
Содержателей въ артиллерійской и минной мастерскихъ (2) и лабораторіяхъ (2)	4	300	300	200	800	3.200	X	VII
Итого . . .	13	—	—	—	—	23.500		
Строительныя работы.								
Главный инженеръ-строитель порта (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ)	1	1.300	1.400	800	3.500	3.500		
Отдѣльный инженеръ-строитель (штабъ-офицеръ)	1	1.000	1.500	500	3.000	3.000		
Производителей строительныхъ работъ:								
Старшій (штабъ-офицеръ).	1	800	1.100	400	2.300	2.300		
Младшихъ (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры)	2	600	400	300	1.300	2.600		
Смотрителей казенныхъ зданій	2	300	220	200	720	1.440	X	VII

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
На наемъ чертежниковъ, писца и на канцелярскія и чертежныя принадлежности	—	—	—	—	—	1.620		
Итого . . .	7	—	—	—	—	14.460		
Вообще по порту.								
Содержатель портовыхъ гребныхъ судовъ, ботовъ, флашкоутовъ и при разломкѣ старыхъ судовъ. . .	1	300	300	200	800	800	X	VII
Содержатель плавучихъ доковъ, ботопортовъ, землечерпательныхъ машинъ, водолазныхъ колоколовъ, подъемныхъ машинъ и пожарныхъ инструментовъ .	1	300	300	200	800	800	X	VII
На наемъ для мастерскихъ и заводовъ порта, артиллерійскихъ и минныхъ мастерскихъ конторщиковъ бухгалтеріи, а равно вахтеровъ и писцовъ	—	—	—	—	—	10.120		
На канцелярскіе и освѣтительные матеріалы . .	—	—	—	—	—	414		
Итого . . .	2	—	—	—	—	12.134		
Всего для Николаевскаго порта. . . .	119	—	—	—	—	248.106 р. 88 к.		
2) Дирекціи маяковъ и лоціи Чернаго и Азовскаго морей.								
Директоръ маяковъ и лоціи Чернаго и Азовскаго								

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ.					Классы и разряды.	
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
морей (капитанъ перваго ранга или полковникъ, можетъ быть контръ-адмиралъ или генералъ-маіоръ).	1	1.300	1.900	800	4.000	4.000		
Помощникъ его (штабъ-офицеръ)	1	1.000	900	500	2.400	2.400		
Завѣдывающій картографическою частью (штабъ или оберъ-офицеръ). . .	1	600	700	300	1.600	1.600		
Помощникъ его (оберъ-офицеръ)	1	400	400	200	1.000	1 000		
Дѣлопроизводитель . .	1	600	300	300	1.200	1.200	VIII	V
Младшій чиновникъ . .	1	—	—	—	—	720	X	VII
На наемъ писцовъ и чертежника, на канцелярскіе расходы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	2.900		
Мастерскія и склады.								
Главный инженеръ-строитель по маякамъ (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ)	1	1.300	1.400	800	3.500	3.500		
Производителей строительныхъ работъ:								
Старшій (штабъ-офицеръ).	1	800	1.100	400	2 300	2.300		
Младшихъ (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры)	2	600	600	300	1.500	3.000		
Завѣдывающій маячною мастерскою (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	500	300	1.400	1.400		
Содержателей: маячнаго имущества въ Николаевѣ								

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
и Керченскаго лоцмейстерскаго склада	2	300	300	200	800	1.600	X	VII
На наемъ конторщика, чертежниковъ и на канцелярскіе расходы по строительнымъ работамъ . . .	—	—	—	—	—	1.620		
Маяки.								
Смотрителей маяковъ.								
Днѣстровско-Цареградскаго, Потійскаго, Батумскаго и Геническаго. . .	4	Содержаніе получаютъ по званію лоцмейстера.						
Тарханкутскаго, Еникальскаго, Айтодорскаго и Таганрогскаго-электрическаго	4	300	300	200	800	3.200	X	VII
Одесскаго-электрическаго, Тендровскаго, Кызаульскаго, Бирючаго, Бердянскаго-электрическаго, Дообскаго, Кодошскаго и Сухумскаго	8	200	250	150	600	4.800	XII	VIII
Евпаторійскаго и Херсонесскаго	2	200	150	150	500	1.000	XII	VIII
Воронцовскаго, Павловскаго, Бѣлосарайскаго и Пенайскаго	4	100	300	100	500	2.000	XIV	IX
Ришельевскаго, Викторовскаго-верхняго, Ялтинскаго, Чурубашскаго, Камышъ-бурунскаго и Бердянскаго-верхняго . . .	6	100	250	100	450	2.700	XIV	IX
Инкерманскихъ — восточнаго и западнаго (2), Днѣпровско-лиманскаго и Аджигіольскихъ-створныхъ	4	100	200	100	400	1.600	XIV	IX

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Волошскаго, Дидова-хата, Николаевскаго, Константиновскаго, Сиверскихъ-верхняго и нижняго (2), Святотроицкаго, Керченскаго, Викторовскаго-нижняго и Суворовскаго .	10	100	100	100	300	3.000	XIV	IX
Итого для дирекціи маяковъ и лоціи Чернаго и Азовскаго морей	55	—	—	—	—	45.540		
3) Севастопольскаго порта.								
Командиръ порта (контръ-адмиралъ, можетъ быть вице-адмиралъ)	1	2.000	2.600	1.400	6.000	6.000		
Помощниковъ его:								
Старшій (штабъ-офицеръ).	1	1.000	1.500	500	3.000	3.000		
Младшій (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		
Портовая контора.								
Дѣлопроизводителей. .	1	800	500	300	1.600	1.600	VII	IV
	1	600	300	300	1.200	1.200	VIII	V
Инженеръ для дачи нарядовъ и повѣрки смѣтъ въ кораблестроительной чертежной (оберъ-офицеръ) .	1	400	400	200	1.000	1.000		
Младшій чиновникъ . .	1	—	—	—	—	720	X	VII
На наемъ конторщика, писцовъ и на канцелярскіе расходы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	2.400		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классн. разряды По должности.	По пенсіи.
Мастерскія и склады.								
Судостроителей:								
Старшій (штабъ-офицеръ).	1	1.000	2.500	500	4.000	4.000		
Младшій (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	1.400	400	2.600	2.600		
Помощниковъ судостроителей:								
Старшій (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	400	300	1.300	1.300		
Младшій (оберъ-офицеръ).	1	400	300	200	900	900		
Младшихъ офицеровъ корпуса корабельныхъ инженеровъ (подпоручики) . .	2	Починамъ.				1.388 р. 94 к.		
Портовый инженеръ-механикъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	300	300	1.200	1.200		
Артиллерійскій офицеръ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ) . .	1	600	300	300	1.200	1.200		
Содержатель портовыхъ складовъ	1	300	400	200	900	900	X	VII
Смотритель артиллерійскаго и минная имущества.	1	300	300	200	800	800	X	VII
Содержатель портовыхъ судовъ	1	300	300	200	800	800	X	VII
Младшій производитель строительныхъ работъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ) . .	1	600	400	300	1.300	1.300		
Отдѣльныхъ инженеръ-строителей (штабъ-офицеры)	2	1.000	1.500	500	3.000	6.000		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Помощниковъ ихъ (оберъ-офицеры, могутъбытьштабъ-офицеры)	2	600	600	300	1.500	3.000		
Смотритель казенныхъ зданій	1	300	220	200	720	720	X	VII
Смотритель казенныхъ земель и садовъ	1	400	400	200	1.000	1.000	IX	VI
На наемъ конторщиковъ, вахтеровъ и писцовъ для магазиновъ и мастерскихъ.	—	—	—	—	—	1.600		
Итого для Севастопольскаго порта. . . .	25	—	—	—	—	46.428 р. 94 к.		
4) Батумскаго порта.								
Командиръ порта (контръ-адмиралъ).	1	1.600	2.400	1.000	5.000	5.000		
На наемъ писцовъ, сторожей и прочіе расходы по порту	—	—	—	—	—	1.500		
Итого для Батумскаго порта.	1	—	—	—	—	6.500		
5) Бакинскаго порта и дирекціи маяковъ и лоціи Каспійскаго моря.								
Директоръ маяковъ и лоціи Каспійскаго моря, онъ же командиръ порта (контръ-адмиралъ, можетъ быть вице-адмиралъ)	1	2.000	2.600	1.400	6.000	6.000		
Помощникъ его (одинъ изъ командировъ военныхъ судовъ, стоящихъ въ Баку разоруженными	1	Содержаніе получаетъ по должности командира судна.						

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
Портовая контора.								
Дѣлопроизводителей.	1	800	500	300	1.600	1.600	VII	IV
	1	600	300	300	1.200	1.200	VIII	V
Бухгалтеръ	1	800	700	300	1.800	1.800	VII	IV
На наемъ писцовъ, вознагражденіе конторщиковъ и на канцелярскіе расходы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	5.760		
Магазины и мастерскія.								
Содержателей портовыхъ магазиновъ	2	300	300	200	800	1.600	X	VII
Портовый судостроитель (штабъ или оберъ-офицеръ).	1	800	700	300	1.800	1.800		
Помощникъ судостроителя (оберъ-офицеръ)	1	400	400	200	1.000	1.000		
Портовый инженеръ-механикъ (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	800	800	400	2.000	2.000		
Портовый артиллеристъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	300	300	1.200	1.200		
На наемъ чертежниковъ и на чертежныя принадлежности:								
Судостроителю	—	—	—	—	600	1.500		
Инженеръ-механику	—	—	—	—	600			
Артиллеристу	—	—	—	—	300			
Содержателей механическаго завода и портовыхъ мастерскихъ	2	300	100	200	600	1.200	X	VII
Главный инженеръ-строитель по маякамъ и порту (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ).	1	1.300	1.400	800	3.500	3.500		
Младшій производитель строительныхъ работъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	600	600	300	1.500	1.500		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
На наемъ конторщика, чертежника и на канцелярскіе расходы по строительнымъ работамъ на маякахъ.	—	—	—	—	—	1.620		
На наемъ конторщиковъ для магазиновъ и писцовъ по заводу и портовымъ мастерскимъ.	—	—	—	—	—	2.040		
Маяки.								
Смотрителей маяковъ.								
Четырехбугорнаго, Апшеронскаго, Тюбъ-Караганскаго верхняго и Чеченскаго	4	300	400	200	900	3.600	X	VII
Жилаго и Акбурунскаго .	2	200	250	150	600	1.200	XII	VIII
Ленкоранскаго, Дербентскаго и Наргенскаго . .	3	200	100	150	450	1.350	XII	VIII
Петровскаго и Тюбъ-Караганскаго нижняго. . .	2	100	160	100	360	720	XIV	IX
Итого для Бакинскаго порта и дирекціи маяковъ и лоціи Каспійскаго моря	25	—	—	—	—	42.190		
6) Астрабадской морской станціи.								
Начальникъ станціи (командиръ военнаго судна, стоящаго на станціи) . .	—	Содержаніе получаетъ по должности командира судна.						
Дѣлопроизводитель . .	1	600	600	300	1.500	1.500	VIII	V
Смотритель казеннаго имущества	1	400	400	200	1.000	1.000	IX	VI
На наемъ переводчика, писца и на канцелярскіе расходы	—	—	—	—	—	1.500		
Итого для Астрабадской морской станціи .	2	—	—	—	—	4.000		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
III. Управленіе портовъ Восточнаго Океана.								
1) Владивостокскаго порта.								
Главный командиръ портовъ Восточнаго Океана (контръ-адмиралъ, можетъ быть вице-адмиралъ) . .	1	2.400	3.600	квартира натурою.	6.000			
Ему на отопленіе и освѣщеніе.	—	—	—	1.500	1.500			
На представительность—морское довольствіе въ теченіи пяти мѣсяцевъ, какъ контръ-адмиралу, командующему эскадрою судовъ Сибирской флотиліи . .	—	—	4.920	—	4.920	12.420		
Итого. . .	1	—	—	—	—	12.420		
Штабъ портовъ Восточнаго океана.								
Дежурный штабъ-офицеръ (капитанъ перваго ранга).	1	1.400	3.100	500	5.000	5.000		
Адъютантъ штаба, онъ же старшій дѣлопроизводитель (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	1.100	600	300	2.000	2.000		
Младшій дѣлопроизводитель.	1	800	500	200	1 500	1 500	VIII	V
Оберъ-аудиторъ . . .	1	1.100	1.500	400	3.000	3.000	VII	IV
Начальникъ архива . .	1	800	300	200	1.300	1.300	VIII	V
Переводчикъ	1	600	450	150	1.200	1.200	IX	VI

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Младшихъ чиновниковъ .	2	—	—	—	—	2.000	X	VII
На канцелярскіе матеріалы, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы	—	—	—	—	—	1.000		
Итого. . .	8	—	—	—	—	17.000		
Портовая контора.								
Капитанъ надъ портомъ (капитанъ перваго ранга, можетъ быть контръ-адмиралъ)	1	1.800	3.400	800	6.000	6.000		
Помощниковъ его:								
старшій (штабъ-офицеръ).	1	1.400	1.300	500	3.200	3.200		
младшій (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	1.100	700	300	2.100	2.100		
Инженеръ для дачи нарядовъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ).	1	800	500	200	1.500	1.500		
Чиновникъ особыхъ порученій	1	800	500	200	1.500	1.500	VIII	V
Дѣлопроизводителей:								
старшихъ.	2	1.100	600	300	2.000	4.000	VII	IV
младшихъ	1	800	500	200	1.500	1.500	VIII	V
	2	600	550	150	1.300	2.600	IX	VI
Главный бухгалтеръ . .	1	1.100	900	400	2.400	3.000	VII	IV
Ему на разъѣзды . . .	—	—	—	600	600			
Младшій бухгалтеръ . .	1	800	700	300	1.800	1.800	VIII	V
Помощникъ бухгалтера .	1	600	750	150	1.500	1.500	IX	VI
На вознагражденіе конторщиковъ.	—	—	—	—	—	5.000		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Младшихъ чиновниковъ .	2	—	—	—	—	2.000	X	VII
На канцелярскіе матеріалы, освѣщеніе комнатъ, ремонтъ мебели и мелочные расходы	—	—	—	—	—	1.500		
Итого. . .	15	—	—	—	—	37.200		
Магазины и склады.								
Смотритель инструментальной камеры и депо картъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ).	1	800	400	200	1.400	1.400		
Главный смотритель магазиновъ порта.	1	1.100	600	300	2.000	2.000	VII	IV
Содержателей: втораго и третьяго сортовъ экипажескихъ магазиновъ 1 ;перваго и четвертаго сортовъ экипажескихъ и такелажныхъ магазиновъ 1; артиллерійскихъ складовъ 1; минныхъ складовъ 1; провизіоннаго, мундирнаго и и провіантскаго магазиновъ 1; магазиновъ фуража, древеснаго и минеральнаго топлива 1; лѣсныхъ магазиновъ и лѣсопильнаго завода 1	7	600	450	150	1.200	8.400	IX	VI
Помощниковъ сортовыхъ содержателей.	2	300	320	100	720	1.440	XII	VIII
На вознагражденіе конторщиковъ бухгалтеріи для магазиновъ	—	—	—	—	—	3.600		
На канцелярскіе расходы.	—	—	—	—	—	84		
Итого. . .	11	—	—	—	—	16.924		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ.					Классы и разряды.	
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
Судостроеніе и мастерскія.								
Главный корабельный инженеръ порта (штабъ-офицеръ)	1	1.400	2.600	500	4.500	4.500		
На наемъ чертежниковъ и на канцелярскіе матеріалы	—	—	—	—	—	1.300		
Помощникъ судостроителя (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ) . .	1	800	900	300	2.000	2.000		
Такелажмейстеръ, онъ же конопатный мастеръ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	800	900	300	2.000	2.000		
Мастеровъ:								
въ кузнечной мастерской (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ) . .	1	800	900	300	2.000	2.000		
въ парусной 1, столярной, блоковой, купорной и малярной 1 (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры)	2	800	400	200	1.400	2.800		
Содержателей: въ мастерской исправленія судовъ и по сборкѣ плавучаго дока 1 и въ кораблестроительныхъ мастерскихъ 1	2	450	400	150	1.000	2.000	X	VII
Итого. . .	8	—	—	—	—	16.600		
Механическая часть.								
Главный инженеръ-механикъ порта (штабъ-офицеръ)	1	1.400	2.600	500	4.500	4.500		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ.					Классы и разряды.	
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
Младшій портовый механикъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		
На чертежниковъ и на канцелярскіе матеріалы .	—	—	—	—	—	1.000		
Мастеровъ въ мастерскихъ: механической 1, машинно и мѣдно-котельной 1 (оберъ-офицеры, могутъ быть штабъ-офицеры)	2	800	900	300	2.000	4.000		
Содержатель мастерскихъ по механической части .	1	450	400	150	1.000	1.000	X	VII
Итого. . .	5	—	—	—	—	12.300		
Артиллерійскія и минныя работы.								
Главный минеръ и артиллеристъ порта (штабъ-офицеръ)	1	1.400	2.100	500	4.000	4.000		
Ему на чертежниковъ и на канцелярскіе матеріалы.	—	—	—	—	—	1.000		
Начальникъ минной мастерской (штабъ или оберъ-офицеръ)	1	1.100	1.500	400	3.000	3.000		
Содержатель.	1	450	400	150	1.000	1.000	X	VII
Итого. . .	3	—	—	—	—	9.000		
Строительныя работы.								
Главный инженеръ-строитель порта и отдѣльный строитель маяковъ Восточнаго океана (полковникъ, можетъ быть генералъ-маіоръ)	1	1.400	3.100	500	5.000	5.000		

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
На наемъ чертежниковъ и на канцелярскія и чертежныя принадлежности .	—	—	—	—	—	2.300		
Производителей строительныхъ работъ:								
Старшій (штабъ-офицеръ).	1	1.100	2.300	400	3.800	3.800		
Младшихъ (штабъ или оберъ-офицеры)	2	800	1.400	300	2.500	5.000		
Смотритель и мастеръ лѣсопильнаго завода (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	800	400	200	1.400	1.400		
Завѣдывающій кирпичнымъ заводомъ	1	450	400	150	1.000	1.000	X	VII
Содержателей по ремонту и постройкѣ зданій. . .	2	450	400	150	1.000	2.000	X	VII
Смотритель казенныхъ зданій	1	450	300	150	900	900	X	VII
Итого. . .	9	—	—	—	—	21.400		
Вообще по порту.								
Содержатель портовыхъ гребныхъ судовъ, ботовъ и флашкоутовъ	1	450	300	150	900	900	X	VII
Содержатель кранов, механизмовъ и имущества на дворахъ адмиралтействъ .	1	450	300	150	900	900	X	VII

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
На наемъ для мастерскихъ порта конторщиковъ бухгалтеріи	—	—	—	—	—	4.320		
На канцелярскіе и осветительные матеріалы . .	—	—	—	—	—	176		
Итого. . .	2	—	—	—	—	6.296		
Всего для Владивостокскаго порта.	62	—	—	—	—	149.140		
2) Дирекціи маяковъ и лоціи Восточнаго Океана.								
Директоръ маяковъ и лоціи (штабъ-офицеръ) . .	1	1.400	1.300	500	3.200	3.200		
Дѣлопроизводитель . .	1	800	400	200	1.400	1.400	VIII	V
На канцелярскіе расходы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы . .	—	—	—	—	—	600		
Мастерскія и склады.								
Завѣдывающій повѣркою астрономическихъ и навигаціонныхъ инструментовъ и исправленіемъ мореходныхъ картъ (оберъ-офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ)	1	800	700	300	1.800	1.800		
Компасный мастеръ (оберъ - офицеръ, можетъ быть штабъ-офицеръ) . .	1	800	400	200	1.400	1.400		
Содержатель маячнаго имущества.	1	450	300	150	900	900	X	VII

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ. Рубли. Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	Классы и разряды. По должности.	По пенсіи.
Смотрителей береговыхъ маяковъ:								
Аскольдскаго, Крильонскаго, Петропавловскаго и Клостеркампскаго . . .	4	450	500	150	1.100	4 400	X	VII
Скрыплевскаго и Дуэ. .	2	300	500	100	900	1.800	XII	VIII
Итого для дирекціи маяковъ и лоціи Восточнаго Океана	11	—	—	—	—	15. 500		
3) Николаевскаго порта на Амурѣ.								
Завѣдывающій портомъ (штабъ-офицеръ). . . .	1	1.100	1.100	400	2.600	2.600		
Содержатель казеннаго имущества и смотритель казенныхъ зданій . . .	1	450	400	150	1.000	1.000	X	VII
На канцелярскіе расходы, наемъ сторожей, ремонтъ мебели и мелочные расходы	—	—	—	—	—	400		
Итого для Николаевскаго порта на Амурѣ . .	2	—	—	—	—	4.000		
IV. Дирекція маяковъ и лоціи Бѣлаго моря.								
Директоръ маяковъ и лоціи Бѣлаго моря (штабъ-офицеръ)	1	1.000	1.100	500	2.600	2.600		
Дѣлопроизводитель. . .	1	600	300	300	1.200	1.200	VIII	V

Digitized by Google

Названіе должностей.	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ.					Классы и разряды.	
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Одному.	ВСЕГО.	По должности.	По пенсіи.
		Рубли.						
На наемъ конторщика, писцовъ и сторожей, а также на канцелярскіе расходы, ремонтъ мебели, освѣщеніе комнатъ и мелочные расходы. . .	—	—	—	—	—	1.620		
Содержатель казеннаго имущества и смотритель казенныхъ зданій . . .	1	200	250	150	600	600	XII	VIII
Смотрителей маяковъ:								
Святоносскаго, Моржовскаго и Жужмуйскаго . .	3	300	400	200	900	2.700	X	VII
Зимногорскаго, Орловскаго, Сосновецкаго, Жижгинскаго и Модъюгскаго . .	5	200	300	150	650	3.250	XII	VIII
Модъюгскихъ створныхъ башенъ	1	100	300	100	500	500	XIV	IX
Соловецкаго.	1	100	250	100	450	450	XIV	IX
На наемъ вахтеровъ и писцовъ	—	—	—	—	—	500		
Итого для дирекціи маяковъ и лоціи Бѣлаго моря	13	—	—	—	—	13.420		
Всего на содержаніе портовыхъ управленій .	—	—	—	—	—	1.243079р. 10к.		

ПРИМѢЧАНІЯ.

1) Изъ показанныхъ въ настоящихъ штатахъ окладовъ содержанія производятся установленные закономъ вычеты.

2) Одинъ изъ дѣлопроизводителей, положенныхъ въ штабъ Кронштадтскаго порта, а также портовъ Чернаго и Каспійскаго морей, занимается, между прочимъ, дѣлопроизводствомъ по военно-судной части.

Digitized by Google

3) При замѣщеніи должностей въ портовыхъ управленіяхъ соблюдается правило, постановленное въ статьѣ 157 устава о службѣ по опредѣленію отъ правительства (свод. зак. т. III, изд. 1876 г.), причемъ на должности не выше X класса могутъ быть опредѣляемы и лица, не имѣющія чиновъ, если они окончили курсъ въ высшихъ или среднихъ учебныхъ заведеніяхъ. Должности бухгалтеровъ, ихъ помощниковъ, механиковъ, архитекторовъ, содержателей магазиновъ и мастерскихъ, смотрителей зданій и береговыхъ маяковъ могутъ быть замѣщаемы, по найму, лицами всѣхъ сословій, имѣющими и не имѣющими права на вступленіе въ гражданскую службу. Чертежники, конторщики, вахтера, писцы и курьеры нанимаются изъ лицъ всѣхъ сословій; въ случаѣ болѣзни, они имѣютъ право безвозмездно пользоваться въ морскихъ госпиталяхъ и получать лекарства изъ казенныхъ аптекъ по рецептамъ врачей. Конторщики изъ лицъ, имѣющихъ право на вступленіе въ государственную службу, пользуются правами: по чинопроизводству X класса и по пенсіи VII разряда, на общемъ основаніи.

4) Должностныя лица, какъ военныя, такъ и гражданскія, пользуясь присвоеннымъ должностямъ содержаніемъ, не получаютъ: деньщиковъ, провіанта на нихъ, раціоновъ деньщичьихъ, морскаго довольствія (за исключеніемъ пассажирскихъ денегъ) во время бытности на судахъ съ исправленіемъ административной штатной должности, процентнаго вознагражденія за постройку судовъ и никакого другаго вознагражденія за труды или работы изъ операціонныхъ суммъ. Тѣ же изъ нихъ, которыя пользуются казенными квартирами, не получаютъ квартирныхъ денегъ.

5) Медицинскіе чины и оберъ-аудиторъ штаба портовъ Восточнаго океана, пользуясь присвоеннымъ должностямъ ихъ содержаніемъ, не получаютъ прибавокъ жалованья за выслугу пятилѣтій, а въ отношеніи чинопроизводства, сравниваются въ правахъ съ гражданскими чиновниками. Астрономъ Николаевскаго порта пользуется пенсіонными правами, присвоенными старшему астроному Николаевской главной астрономической обсерваторіи.

6) Судостроители и ихъ помощники, а равно производители работъ по строительной части, командируются, въ случаѣ надобности, изъ порта въ портъ, по распоряженію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ. Отдѣльные инженеры-строители и помощники ихъ назначаются къ работамъ по утвержденному Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ докладу главнаго инспектора строительныхъ работъ.

7) Младшіе чиновники опредѣляются на службу начальниками отдѣльныхъ учрежденій въ портахъ изъ лицъ, окончившихъ курсъ въ высшихъ или среднихъ учебныхъ заведеніяхъ, хотя бы лица эти не имѣли еще чиновъ. Число ихъ можетъ быть менѣе опредѣленнаго штатомъ, или, съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, болѣе штатнаго числа; но общая сумма ихъ содержанія не должна превышать штатной суммы, назначенной на этотъ предметъ по каждому учрежденію. Засимъ никакія прикомандированія лицъ строеваго состава къ береговымъ учрежденіямъ не допускаются. Это запрещеніе не распространяется только на исправленія морскихъ картъ, лоцій и сигнальныхъ книгъ, производимыя чинами описныхъ экспедицій, по распоряженію начальника главнаго гидрографическаго управленія, какъ въ самомъ главномъ управленіи, такъ и въ портахъ, въ инструментальныхъ камерахъ и депо картъ.

Digitized by Google

8) Мастера (начальники мастерскихъ) въ портахъ назначаются преимущественно изъ доказавшихъ на дѣлѣ свои знанія и свое искусство въ избранномъ мастерствѣ офицеровъ корпуса инженеръ-механиковъ, корабельныхъ инженеровъ, артиллеріи или флотскихъ, а за неимѣніемъ ихъ изъ постороннихъ техниковъ, какъ имѣющихъ право на вступленіе въ государственную службу, такъ и неимѣющихъ этого права; причемъ первые изъ нихъ пользуются правами одинаковыми съ военными чинами, состоящими въ должности мастеровъ, какъ по чинопроизводству, такъ и по пенсіи, назначаемой соотвѣтственно табели 17 Ноября 1859 г. Если, по неимѣнію на службѣ знающаго мастера какого либо цеха, такой мастеръ будетъ нанятъ, съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, и плата, опредѣленная ему по контракту, будетъ значительно превышать содержаніе, присвоенное его должности по штату, то разность между контрактною цѣною и штатнымъ окладомъ вносится ежегодно въ финансовую смѣту по § 1.

9) Въ административныя установленія портовъ Восточнаго океана писцы, вахтера, сторожа и разсыльные назначаются изъ нижнихъ чиновъ, состоящихъ на обязательной службѣ.

10) Сторожевая служба при магазинахъ мастерскихъ, адмиралтействахъ и заводахъ и вообще въ техническихъ заведеніяхъ отправляется рабочими кадровыми и нанимаемыми имъ въ помощь, на основаніи существующихъ постановленій.

11) Въ настоящій штатъ не внесены суммы на наемъ рисовальщиковъ, граверовъ, словорѣзовъ, литографовъ и печатниковъ и на содержаніе мастерскихъ мореходныхъ инструментовъ, расходуемые дирекціею маяковъ и лоціи Чернаго и Азовскаго морей изъ особыхъ кредитовъ, ассигнуемыхъ по статьѣ 1 § 13 смѣты Морскаго Министерства. Равнымъ образомъ, въ штатъ сей не вошли расходы на наемъ маячной прислуги и машинистовъ для маяковъ, производимые изъ кредитовъ, вносимыхъ въ статью 2 § 13 смѣты означеннаго Министерства.

Digitized by Google

Digitized by Google

ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗАГРАНИЦЕЮ.

Фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ».

Извлеченіе изъ рапорта начальника отряда судовъ въ Средиземномъ морѣ, контръ-адмирала Казнакова.

21-го іюля 1885 года.

4 (16) іюня фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» оставилъ Тулонскій рейдъ и перешелъ къ Гіерскимъ островамъ для пальбы въ цѣль. Вице-адмиралъ Кранцъ любезно разрѣшилъ намъ воспользоваться щитами, въ которые стрѣляетъ корабль *Couronne*, приготовляющій комендоровъ для французскаго флота.

Утромъ на слѣдующій день *Couronne* отошелъ отъ бочки, съ которой постоянно стрѣляетъ и уступилъ намъ свое мѣсто.

Французскіе комендоры готовятся въ теченіи 6-ти мѣсяцевъ, изъ которыхъ 3 мѣсяца теоретическихъ занятій на берегу и 3 мѣсяца на Гіерскомъ рейдѣ стрѣльбы изъ орудій разныхъ калибровъ, поставленныхъ на кораблѣ *Couronne* и старомъ блокшифѣ *St. Louis*.

Французы стрѣляютъ не въ щиты, какъ у насъ, а въ шары, которые надѣваются по два на шестъ, воткнутый въ землю. На берегу острова, на склонѣ горы, очищено и обрыто мѣсто, на которомъ поставлено въ нѣкоторомъ разстояніи одинъ отъ другаго 6 значковъ, состоящихъ изъ двухъ бѣлыхъ шаровъ, въ 1 метръ въ діаметрѣ каждый, надѣтыхъ на шестъ, такъ что цѣль, такимъ образомъ, имѣетъ 2 метра длины и 1 метръ ширины.

Мы стрѣляли съ разстоянія 8 кабельтововъ, при чемъ каждое орудіе имѣло свою назначенную цѣль.

Digitized by Google

Три изъ нихъ весьма скоро были сбиты выстрѣлами. Вообще пальба была очень удачна. Сдѣлано всего 95 выстрѣловъ, изъ коихъ:

изъ 8 д. орудій. 45
— 6 д. орудій. 9

и изъ 4 ф. Барановскаго—перв.—30; вт.—11.

Окончивъ пальбу, мы, въ 4 ч. пополудни, снялись съ якоря и направились въ Алжиръ.

На слѣдующій день, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, подняли винтъ и вступили подъ паруса. 8-го числа, находясь въ разстояніи около 20 миль отъ Алжира, снова развели пары и, спустивъ бочку со щитомъ, производили находу стрѣльбу изъ орудій Гочкиса, при чемъ выпущено 120 снарядовъ.

Около 5-ти часовъ пополудни бросили якорь на Алжирскомъ рейдѣ, гдѣ застали только одну французскую канонерскую лодку *Scorpion*, отправившуюся на другой же день на станцію къ острову Мадагаскаръ.

Сначала я предполагалъ выйти изъ Алжира вечеромъ въ четвергъ, 13-го іюня, по полученіи почты изъ Европы, но долженъ былъ отложить свой выходъ вслѣдствіе усиленной просьбы представителей города, которые пожелали принять офицеровъ фрегата и пригласили всѣхъ насъ на пуншъ, предложенный намъ въ Salle des fêtes, въ театрѣ. Вечеръ этотъ, начавшійся въ 9 часовъ, на которомъ было выражено сочувствіе Россіи и провозглашено здоровье Государя Императора, при чемъ музыка два раза проиграла «Боже Царя Храни», окончился въ 11 часовъ пополудни.

На слѣдующій же день, 14-го іюня, фрегатъ снялся съ якоря и направился въ проливъ. 15-го числа, пользуясь хорошею погодою, производились испытанія циркуляцій при 9-ти узловомъ ходѣ. Вслѣдъ затѣмъ были сдѣланы опыты остановки и перевода машины на задній ходъ:

Машина остановлена черезъ 13 сек.
Данъ задній ходъ — 33 —
Фрегатъ остановился — 6 м. 30 сек.

Послѣ полдня вступили подъ паруса и легли въ бейдевиндъ,

Digitized by Google

такъ какъ вѣтеръ, силою не болѣе 3 балловъ, былъ совершенно противный отъ W. На слѣдующій день вѣтеръ, продолжая дуть отъ того же румба, засвѣжѣлъ настолько, что къ ночи пришлось взять 2 рифа у марселей. Эти обстоятельства продолжались до вечера 18-го числа, при чемъ лавировкою, въ эти три дня, мы выиграли по курсу не болѣе 25 миль. Вечеромъ вѣтеръ совершенно стихъ, развели пары и направились въ Гибралтарскій проливъ, который былъ пройденъ на другой день, при чувствительномъ противномъ теченіи.

21-го іюня, около 10-ти часовъ утра, бросили якорь въ Лиссабонѣ. На рейдѣ застали американскую эскадру, состоящую изъ трехъ старыхъ, маленькихъ парусныхъ корветовъ, посылаемыхъ для обученія молодыхъ матросовъ.

На слѣдующій день, по приглашенію американцевъ, приняли участіе въ праздникѣ, разцвѣтились флагами и салютовали.

26-го іюня фрегатъ вышелъ изъ Лиссабона, и имѣя все время штили или маловѣтріе отъ W, прибылъ 1-го іюля въ Шербургъ, гдѣ кромѣ французскихъ судовъ: *Vauban*, *Tonnant* и другихъ мелкихъ, снова встрѣтились съ американскою эскадрою, состоящею изъ фрегата *Pensacola*, подъ флагомъ контръ-адмирала Франклина, командующаго европейскою станціонною эскадрою, и корвета *Kearsarge*.

На слѣдующій день, 2-го іюля, по приглашенію префекта вице-адмирала Bergasse du Petit Thouars, приняли участіе въ праздникѣ и присутствовали на парадѣ, который производился на площади Napoléon.

Въ Шербургѣ находился, во время нашего прихода, аэронавтъ американецъ Frederic Gower, соучастникъ Graham Bell'я въ изобрѣтеніи телефоновъ, который показывалъ свое новое усовершенствованіе въ аэростатахъ, дающее имъ возможность держаться на желаемой высотѣ, безъ помощи аэронавта, автоматически, выбрасывая часть своего груза. Эти аэростаты онъ предлагаетъ примѣнить къ военнымъ цѣлямъ. Описаніе ихъ, въ отдѣльной запискѣ, прилагается при семъ рапортѣ.

5-го іюля г. Гауеръ, который предполагалъ отправиться на воздушномъ шарѣ въ Англію, сдѣлалъ предварительно малень-

*

Digitized by Google

кое воздушное путешествіе. По окончаніи наполненія шара онъ предложилъ желающимъ изъ офицеровъ отправиться вмѣстѣ съ нимъ. Охотникомъ вызвался корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ Лукинъ, который, съ моего разрѣшенія, тотчасъ же и поднялся съ нимъ на воздухъ. Они спустились черезъ 50 минутъ послѣ того, въ разстояніи по прямой линіи 20 километровъ отъ Шербурга, около мѣстечка Le Vast.

При семъ прилагается карта пути и отдѣльная записка подпоручика Лукина.

На слѣдующій день г. Гауеръ отправился на своемъ шарѣ въ Англію, чтобы слѣдить за своимъ автоматическимъ аэростатомъ, который былъ спущенъ передъ тѣмъ. Хотя между офицерами фрегата и находились охотники отправиться вмѣстѣ съ нимъ, но я не рѣшился разрѣшить имъ это. Какъ ни пріятно видѣть эту лихость и пренебреженіе опасностью въ нашей молодежи, въ которой слѣдуетъ, по моему мнѣнію, развивать ихъ всѣми способами, я не могъ, разумѣется, позволить такое долгое и опасное путешествіе.

Опасенія мои оправдались и въ лѣтописи воздухоплаванія слѣдуетъ, кажется, записать новую жертву: черезъ два дня шаръ г. Гауера былъ найденъ рыбаками около Діэппа съ отрѣзанной корзиной. О самомъ воздухоплавателѣ до сихъ поръ нѣтъ никакихъ извѣстій.

При семъ представляю, въ подлинникѣ, два рапорта командира клипера «Пластунъ», прибывшаго въ Пирей 3 (15) іюля и таблицу поворотливости фрегата «Генералъ-Адмиралъ».

Клиперъ «Пластунъ».

Извлеченіе изъ рапортовъ командира, капитана 2 ранга Ломена 1.

I.

Алжиръ 19-го іюня 1885 года.

14-го іюня утромъ, снялся съ якоря подъ парами съ Фунчальскаго рейда и все разстояніе до Гибралтара шелъ подъ

Digitized by Google

парами, имѣя маловѣтріе отъ всѣхъ румбовъ и штиль; только подходя къ проливу получилъ легкій SW. Пройдя проливъ, 17-го числа утромъ прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса. Свѣжій W довелъ клиперъ вплоть до Алжира, гдѣ подъ берегомъ совершенно стихъ. 19-го числа, въ 6 часовъ утра, находясь отъ города въ 10-ти миляхъ, развелъ пары въ 2-хъ котлахъ и въ 7 час. 30 мин. вошелъ въ Алжирскую гавань.

Пройдено подъ парами 650 миль, съ среднею скоростью 8,7 узловъ; подъ парусами—390 миль, съ среднею скоростью 8,6 узловъ въ часъ.

Здоровье офицеровъ и команды въ хорошемъ состояніи; больныхъ нѣтъ.

II.

Пирей 3-го іюля 1885 года.

25-го іюня, въ 8 час. утра, вышелъ изъ Алжирской гавани.

Выйдя въ море встрѣтилъ противный O; до утра 26-го шелъ подъ парами, когда получивъ попутный W, 3, прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса. 27-го утромъ вѣтеръ совершенно стихъ, теченіемъ клиперъ нажимало на берегъ, вслѣдствіе чего развелъ пары и подъ парами прошелъ весь Мальтійскій каналъ.

28-го іюня, въ 2 часа пополудни, прекратилъ пары и поставилъ паруса. Вплоть до мыса Малеа имѣлъ легкіе вѣтры отъ W и NW, съ которыми клиперъ 2-го іюля подошелъ къ мысу Малеа. 2-го іюля, въ 8 час. вечера, развелъ пары и направился къ камнямъ Петро-Карго для стрѣльбы.

Подходя къ Малеа клиперъ нагнала италіянская эскадра подъ флагомъ вице-адмирала. На салютъ адмиралу получилъ отвѣтъ немедленно.

3-го числа, въ 6 час. утра, подошелъ къ камнямъ Петро-Карго и началъ стрѣльбу въ одинъ изъ камней, гдѣ предварительно было накрашено пятно. Стрѣльбу дѣлалъ при 9-ти узловомъ ходѣ. Всѣхъ снарядовъ выпущено 30, попало

Digitized by Google

въ пятно и около 14; разстояніе было отъ 4½ до 9 кабельтововъ. По прекращеніи пальбы пошелъ въ Пирей, куда прибылъ въ 10 час. 30 мин., но войти не могъ, такъ какъ два итальянскихъ броненосца заняли весь рейдъ и устанавливались до 2-хъ часовъ пополудни. Въ 3 часа вошелъ на Пирейскій рейдъ и ошвартовился.

Итальянская эскадра, прибывшая въ Пирей, находится подъ командою вице-адмирала Актона и состоитъ изъ слѣдующихъ судовъ: *Duilio*, *Dandolo*, *Roma*, *Giovanni Bausan*, *Affondatore*, *Vedetta* и трехъ миноносокъ.

По случаю прихода эскадры, уголь въ Пирей дошелъ до цѣны 38 фран. за тоннъ, на этомъ основаніи пріемку угля отложилъ до ухода эскадры и болѣе подходящихъ цѣнъ.

На переходѣ пройдено подъ парусами 470 миль въ 5 сут. 4 часа и подъ парами 630 миль въ 2 сутокъ 22 часа.

Здоровье офицеровъ и команды въ хорошемъ состояніи; больныхъ нѣтъ.

Клиперъ «Забіяка».

Извлеченіе изъ рапортовъ командира капитана 2 ранга Сильверсвана.

I.

Архангельскъ, 7 іюля 1885 года.

12-го іюня, пополнивъ запасъ угля, принявъ 140 тоннъ, въ 5 час. вечера клиперъ, помощью буксирнаго парохода, перешелъ на другое мѣсто для предстоящаго осмотра Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Владиміра Александровича, который изволилъ посѣтить клиперъ 14-го іюня, въ 1 час. 45 мин. пополудни. Осмотрѣвъ клиперъ по всѣмъ частямъ, Его Императорское Высочество изволилъ съѣхать съ клипера на паровомъ баркасѣ «Кузнечиха» и для отданія почести люди были посланы по реямъ, произведенъ салютъ въ 21 выстрѣлъ и разцвѣтились флагами. 15 іюня, въ 3 ч. 15 мин. утра, клиперъ снялся съ якоря и подъ проводкою лоцмана пошелъ рѣкою Маймаксою черезъ

Digitized by Google

баръ на Сѣверо-Двинскій рейдъ; но, подойдя къ створнымъ знакамъ, увидѣли, что по причинѣ большаго волненія, переходъ черезъ баръ былъ не безопасенъ; это заставило клиперъ въ 5 ч. 45 мин. утра стать на якорь въ ожиданіи благопріятной погоды. Къ вечерней полной водѣ вѣтеръ стихъ и волненіе улеглось: снявшись съ якоря въ 4 ч. пополудни клиперъ благополучно прошелъ баръ при полной водѣ на барѣ въ $14^{3}/_{4}$ футъ и въ 5 ч. 30 м. вечера клиперъ сталъ на якорь на Сѣверо-Двинскомъ рейдѣ. Въ 9 ч. вечера пароходъ Сибирякова «Норденшильдъ», съ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Владиміромъ Александровичемъ, сталъ на якорь вблизи клипера; черезъ 15 мин. Его Высочество изволилъ прибыть на клиперъ для предстоящаго плаванія по Бѣлому морю и Ледовитому океану. По пріѣздѣ былъ поднятъ брейдъ-вымпелъ Великихъ Князей. Принявъ свиту, погрузивъ вещи, въ 10 ч. 30 м. вечера клиперъ снялся съ якоря и подъ парами пошелъ съ сѣверо-двинскаго рейда къ Соловецкимъ островамъ, взявъ курсъ на N сторону маяка Жижгинскъ. 16 іюня, въ 6 ч. 15 м. утра, пройдя меридіанъ Жижгинскаго маяка измѣнили курсъ и въ 10 ч. утра стали на якорь на Соловецкомъ рейдѣ. Въ 10 ч. 30 м. утра пришелъ къ клиперу карбасъ съ монахами изъ Соловецкаго монастыря и Его Императорское Высочество со свитою изволилъ на немъ съѣхать съ клипера въ монастырь при колокольномъ звонѣ и салютѣ съ монастыря. За переходъ съ сѣверо-двинскаго бара до Соловецкихъ острововъ сдѣлано 138 миль плаванія, при средней скорости 12 узловъ, при 75—74 оборотахъ машины, давленіи пара 55 фунтовъ, при маловѣтріи отъ NO и пасмурной погодѣ. Спустивъ команду въ монастырь, отслуживъ обѣдницу на клиперѣ, принявъ воду и провизію, клиперъ, къ вечеру 17 іюня, былъ готовъ къ дальнѣйшему плаванію,

17 іюня въ 9 ч. 30 м. вечера, Его Императорское Высочество со свитою на карбасѣ Соловецкаго монастыря, въ сопровожденіи настоятеля архимандрита Мелетія, прибылъ на клиперъ. Во все время слѣдованія карбаса до клипера съ монастыря былъ колокольный звонъ и произведенъ салютъ

Digitized by Google

въ 21 выстрѣлъ. По пріѣздѣ на клиперъ архимандритомъ Мелетіемъ розданы офицерамъ и командѣ на память образки съ изображеніемъ Св. Зосима и Савватія, а по отъѣздѣ архимандрита, ему произведенъ салютъ въ 13 выстрѣловъ, какъ коменданту, по приказанію Его Высочества. Въ 11 ч. 30 м. пополудни клиперъ снялся съ якоря и подъ парами пошелъ въ Кемь, куда прибылъ 18 іюня, въ 2 ч. 30 м. пополуночи ставъ на якорь на глубинѣ 7 саженъ, сдѣлавъ плаваніе 33 мили при штилѣ и хорошей погодѣ. Съ 8 ч. 30 м. утра до 2 ч. 30 м. пополудни Его Императорское Высочество со свитою, на таможенномъ карбасѣ, на буксирѣ пароваго катера, посѣтилъ городъ Кемь.

18 іюня, въ 3 ч. 15 м. пополудни, снялся съ якоря и подъ парами пошелъ съ кемскаго рейда въ Териберскую бухту. Выйдя изъ Онежскихъ шхеръ, взялъ курсъ по западную сторону Соловецкихъ острововъ, а пройдя ихъ, къ башнѣ Пулонга на Терскомъ берегу, которую увидѣли въ 4 ч. утра. Опредѣлившись по ней, располагали курсами до Святаго Носа въ трехъ миляхъ отъ Терскаго берега, по временамъ подходя даже ближе къ берегу изъ за пасмурности и миража.

Въ 6 ч. 15 м. вечера прошли траверзъ Святаго Носа и взяли курсъ въ 2 миляхъ отъ Семи Острововъ. Въ 9 ч. вечера вѣтеръ отъ ONO началъ свѣжѣть, барометръ быстро падалъ, пошелъ дождь и горизонтъ скрылся за пасмурностью. Въ полночь, по счисленію, прошли Семь Острововъ, вѣтеръ отъ ONO 4 балла, барометръ 29,60, при температурѣ наружнаго воздуха $+5^1/_2°$ R. 20 іюня, въ 4 ч. утра, вѣтеръ отъ ONO дошелъ до степени шторма съ проливнымъ дождемъ и пасмурностью, развело большое волненіе, отъ котораго розмахи доходили до 30 градусовъ. Въ 5 ч., пройдя по счисленію меридіанъ Териберскаго мыса и не видя берега, взяли курсъ прямо въ приглубый Териберскій берегъ, который открылся въ 5 ч. 30 м. въ 1 милѣ. Войдя сначала въ Териберскую бухту, а затѣмъ въ бухточку Корабельную, клиперъ въ 7 ч. 45 м. утра сталъ на якорь, укрывшись берегомъ отъ свѣжаго О-го вѣтра. За переходъ изъ Кеми въ Териберскую бухту

Digitized by Google

сдѣлано 461¹/₄ мили, имѣя среднюю скорость 11,11 узла, при 68—72 оборотахъ и давленіи пара 50—55 фунтовъ. Въ полдень барометръ достигъ минимума 29,29 и началъ быстро повышаться; вѣтеръ перешелъ къ NO и началъ стихать. Вечеромъ Его Императорское Высочество посѣтилъ становище Териберское. 21 іюня утромъ вѣтеръ стихъ, дождь пересталъ, горизонтъ прояснился, барометръ въ 4 ч. показывалъ 29,96 и все еще повышался. Въ 7 ч. 15 м. утра клиперъ снялся съ якоря для слѣдованія подъ парами въ бухту Ара. Выйдя изъ Териберской бухты въ Ледовитый океанъ встрѣтили зыбь отъ NO, при вѣтрѣ отъ NWtN, 6. Идя вдоль берега и опредѣляясь по примѣтнымъ мѣстамъ, клиперъ въ 1 ч. 15 м. пополудни пришелъ въ бухту Ара, сдѣлавъ 58 миль, при средней скорости 9,7 узла. Съ 3 до 6 часовъ вечера Его Императорское Высочество посѣтилъ китобойный заводъ, а въ 7 ч. 15 м. вечера клиперъ перешелъ въ бухту Еретики, гдѣ сталъ на якорь. Въ 10 ч. вечера Его Императорское Высочество со свитою изволилъ посѣтить первый китобойный заводъ, а на слѣдующій день на китобойномъ пароходѣ «Елена» посѣтилъ рыбную ловлю, находящуюся недалеко отъ бухты Еретики. По возвращеніи Великаго Князя со свитою, клиперъ, въ 1 ч. пополудни, снялся съ якоря для слѣдованія въ городъ Колу. Въ Кольскомъ заливѣ, по желанію Его Императорскаго Высочества на ходу осмотрѣна Екатерининская гавань, а затѣмъ, въ 6 ч. 30 м. вечера, клиперъ сталъ на якорь въ Кольскомъ заливѣ сдѣлавъ 57¹/₂ миль, при средней скорости 11 узловъ, при маловѣтріи и благопріятной погодѣ.

23 іюня Его Императорское Высочество со свитою на вельботѣ и на буксирѣ пароваго катера, изволилъ посѣтить городъ Колу. По возвращеніи Великаго Князя клиперъ, въ 5 часовъ вечера снялся съ якоря и подъ парами пошелъ на Іоканскіе острова. Въ 7 ч. 30 м. вечера, выйдя въ Ледовитый океанъ, встрѣтили благопріятную погоду и шли до Іоканскихъ острововъ въ виду берега. Подойдя 24-го іюня, въ 9 ч. 30 м. утра, къ Іоканскимъ островамъ лопнула трубка въ холодильникѣ, замѣна которой потребовала не болѣе двухъ часовъ, а потому клиперъ вошелъ въ Іоканскіе острова и

Digitized by Google

сталъ на якорь. За переходъ отъ Колы до Іоканскихъ острововъ сдѣлано 194¹/₄ мили, при средней скорости 10,9 узла, при легкихъ NW вѣтрахъ, спокойномъ морѣ, 72 оборотахъ и давленіи пара 55 фунтовъ. Во время работъ въ машинѣ Его Императорское Высочество со свитою изволилъ съѣхать на Іоканскіе острова, а къ клиперу подошелъ пароходъ «Чижовъ», съ котораго принято на клиперъ 8 тоннъ угля. Окончивъ работы въ машинѣ, клиперъ въ 2 ч. 45 м. пополудни снялся съ якоря и пошелъ въ городъ Мезень. Въ 4 ч. 15 м. вечера пройдя траверзъ маяка на Святомъ Носѣ, вступили въ Бѣлое море. Въ 5 ч. 15 м. вечера, по приказанію Его Императорскаго Высочества сдѣланъ выстрѣлъ изъ орудія, чтобы обратить вниманіе впереди идущаго парохода «Чижовъ», который, не смотря на выстрѣлъ, продолжалъ идти тѣмъ же курсомъ, а потому взяли курсъ на него и приблизившись къ нему застопорили машину, спустили вельботъ и передали приказаніе, за тѣмъ подняли вельботъ, дали полный ходъ и пошли вдоль Терскаго берега къ Тремъ островамъ; траверзъ ихъ прошли 25-го іюня въ 1-мъ часу ночи. Опредѣлившись по нимъ, взяли курсъ на S сторону острова Моржовецъ, на мысъ Вороновъ. Въ 2 ч. 30 м. утра открылся маякъ Моржовецъ. Въ 4 часа опредѣлившись по немъ и по мысу Воронову взяли курсъ между Моржовскими кошками и мысомъ Абрамова. Въ 6 часовъ пройдя меридіанъ мыса Абрамова, начали склонять курсъ въ Мезенскій заливъ, идя все время малымъ ходомъ и измѣряя глубины. Въ 8 часовъ утра, пройдя на траверзъ рѣки Куслай, стали на якорь на глубинѣ 8¹/₂ саженъ. Въ устьѣ рѣки Мезени увидѣли шкуну «Баканъ», которой сдѣланы два выстрѣла, на что шкуна сообщила сигналомъ что имѣетъ для клипера лоцмана. Въ 10 ч. 30 м. утра шкуна «Баканъ» подошла къ клиперу и стала на якорь. Принявъ лоцмана, пошли въ устье рѣки Мезени, гдѣ въ полдень стали на якорь вблизи бара, сдѣлавъ 194³/₁ мили плаванія, при средней скорости 10¹/₂ узловъ, при штилѣ, спокойномъ морѣ и хорошей погодѣ. Въ устьѣ рѣки Мезени, на мысѣ Маслянномъ, поставлена рѣшетчатая башня, а около бара бѣлый кабанъ съ чернымъ шаромъ;

Digitized by Google

оба предостерегательные знака не означены на картѣ. Въ 5 часовъ вечера Его Императорское Высочество со свитою изволилъ съѣхать съ клипера на частномъ пароходѣ «Мезень» въ городъ Мезень.

26-го іюня, въ 2 часа пополудни, по прибытіи съ парохода «Мезень» Его Императорскаго Высочества, клиперъ снялся съ якоря и подъ парами пошелъ въ городъ Онегу. Одновременно съ клипером снялась шкуна «Баканъ», но она скоро отстала и скрылась. До меридіана мыса Нерпинскаго клиперъ шелъ серединою залива, а пройдя его меридіанъ, взятъ курсъ между мысомъ Абрамовымъ и Моржовскими кошками на S-ю сторону острова Моржовецъ. Въ 8 часовъ вечера, пройдя меридіанъ банки Кедовни взятъ курсъ на маякъ Сосновецъ, который увидѣли по курсу въ 10 часовъ вечера. Опредѣлившись по немъ, взятъ курсъ къ маяку Жижгинскъ, который увидѣли 27 іюня, въ 7 часовъ утра, а отъ него взятъ курсъ къ Лѣтнему острову; пройдя его параллель взятъ курсъ къ маяку Жужмуй опредѣлившись по которому взятъ курсъ по Восточную сторону Онежскихъ шхеръ. Въ 9 ч. 15 м. вечера придя на Кійскій рейдъ города Онеги, стали на якорь. Въ 9 ч. 30 м. вечера Его Императорское Высочество со свитою изволилъ съѣхать съ клипера на частномъ пароходѣ «Онега», который, снявшись съ якоря, пошелъ въ городъ Онегу. За переходъ изъ Мезени въ Онегу сдѣлано $368^1/_2$ миль, со среднею скоростью 12 узловъ, при 72—76 оборотахъ въ машинѣ, давленіи пара 55—57 ф., при легкихъ S-хъ вѣтрахъ и спокойномъ морѣ.

28 іюня, по прибытіи Его Императорскаго Высочества, въ 11 часовъ вечера, клиперъ снялся съ якоря, подъ парами, пошелъ въ посадъ Сума, куда, прибылъ 29 іюня, въ 8 ч. 15 м. утра, сдѣлавъ плаваніе $111^1/_4$ миль, со среднею скоростью 12 узловъ, при 68—73 оборотахъ и давленіи пара 55 фунтовъ, при ясной погодѣ, спокойномъ морѣ и легкихъ вѣтрахъ отъ NW. Въ 9 часовъ утра Его Императорское Высочество попрощавшись съ офицерами и командою, изволилъ съѣхать съ клипера на паровомъ катерѣ «Посадъ Сума». По съѣздѣ Его Императорскаго Высочества спустили брейдъ-

Digitized by Google

вымпелъ Великихъ Князей и произвели салютъ въ 21 выстрѣлъ. Въ 10 часовъ клиперъ снялся съ якоря и подъ парами пошелъ въ городъ Архангельскъ. 30 іюня, въ исходѣ 1-го часа пополудни, клиперъ пришелъ на Сѣверо-Двинскій рейдъ и сталъ на якорь въ ожиданіи полной воды. Принявъ лоцмана, имѣя на барѣ воды 13¹/₄ футъ, клиперъ въ 2 ч. 30 м. пополудни снялся съ якоря и пошелъ въ городъ Архангельскъ. Въ 3 часа пополудни прошли баръ, а въ 5 ч. 15 м. вечера стали на якорь на Соломбальскомъ рейдѣ; въ 7 часовъ вечера съѣхали пассажиры, принятые на клиперъ для перехода въ Архангельскъ.

1 іюля подошелъ къ борту клипера пароходъ «Чижовъ», а за нимъ къ правому борту парусный бригъ *Theodor Keimers* и начали изъ нихъ нагрузку угля на клиперъ, которую окончили въ тотъ же день вечеромъ. Принявъ 120 тоннъ, больше не принимали, потому что теперь малыя воды, а потому, посадивъ клиперъ на 14 футъ, могу пройти въ настоящее время всегда при полной водѣ.

II.

Берлевъ, 19-го іюля 1885 года.

Клиперъ 8-го іюля снялся съ якоря съ Соломбальскаго рейда и, подъ проводкою лоцмана, пошелъ рѣкою Маймаксою черезъ Сѣверо-Двинскій баръ. Въ 10 ч. вечера, подходя къ бару, уменьшили ходъ въ машинѣ и шли малымъ ходомъ въ продолженіи цѣлаго часа, въ ожиданіи полной воды на барѣ. Въ 11 ч. 30 м. вечера, имѣя на барѣ 13³/₄ фута, дали полный ходъ машинѣ, перешли баръ и спустивъ лоцмана на Сѣверо-Двинскій плавучій маякъ, отъ него пошли къ Соловецкимъ островамъ, взявъ курсъ по N сторону Жижгинскаго маяка. 9-го іюля въ 6 ч. 30 м. утра, открылся маякъ Жижгинскъ лѣвѣе курса, а въ 8 ч. 30 м. утра, пройдя его меридіанъ въ разстояніи 3¹/₂ миль, взяли курсъ къ мысу Лѣтній Орловъ, въ разстояніи 2 миль. Въ 10 ч. 30 м. утра, придя на параллель мыса Лѣтній Орловъ, взяли курсъ по S-ю сто-

Digitized by Google

рону Соловецкихъ острововъ съ намѣреніемъ стать на якорь для осмотра неисправности въ паронагрѣвателѣ, оказавшейся въ томъ, что продуло паромъ горловину. Въ 1 часъ пополудни, придя на Соловецкій рейдъ къ якорному мѣсту, отдали якорь. За переходъ изъ Архангельска въ Соловецкій монастырь сдѣлано 179 миль плаванія, при средней скорости 11 узловъ, при 68—70 оборотахъ машины и давленіи пара 55 фунтовъ, при маловѣтріи отъ SW, пасмурной погодѣ, температурѣ наружнаго воздуха +16° и барометрѣ 30,17. Того же числа, въ 6 ч. 45 м. вечера, снялись съ якоря для перехода въ г. Вардэ, взявъ курсъ сначала къ мысу Лѣтній Орловъ, а потомъ къ маяку Жижгинскъ. 10-го іюля въ 1 ч. 30 м. пополуночи придя на меридіанъ маяка Жижгинскъ, взяли курсъ вдоль Терскаго берега, а въ полночь, 11-го іюля пройдя меридіанъ Святоносскаго маяка, вышли изъ Бѣлаго моря и вступили въ сѣверный Ледовитый океанъ, располагая курсомъ, въ виду Лапландскаго берега, къ островамъ Вардэ. Въ 1 ч. пополуночи 12-го іюля, придя на рейдъ г. Вардэ, отдали якорь. За этотъ переходъ сдѣлано $571^1/_4$ мили плаванія, со среднею скоростью 11 узловъ, при свѣжемъ NW, 4—5 вѣтрѣ и 60—70 оборотахъ винта, давленіи пара 50—55 ф., температурѣ наружнаго воздуха +10,1 и барометрѣ 30,27. Въ 8 ч. 30 м. утра перешли съ рейда въ гавань для погрузки угля. 13-го іюля приняли 110 тоннъ угля. Найдя въ Вардэ очень плохой уголь и помѣнявшись черезъ консула телеграммами съ консулами Гаммерфеста, Дронтейма и Бергена, а получилъ извѣстіе, что могу достать хорошій уголь только въ Бергенѣ, въ необходимомъ для клипера количествѣ, а потому и ограничился только 110 тоннами. Клиперъ 14-го іюля, въ 2 часа пополуночи, съ помощью буксирнаго парохода, вышелъ изъ гавани и пошелъ подъ проводкою лоцмана и его ученика въ г. Тромсэ. Буксирный пароходъ взятъ былъ мною за 60 кронъ, т. е. приблизительно за 30 рублей, вслѣдствіе сильнаго боковаго вѣтра, скопленія вокругъ клипера множества судовъ и невозможности обойтись безъ поломокъ, какъ клипера, такъ и другихъ судовъ, за которыя пришлось бы заплатить гораздо болѣе 30 рублей. Въ 2 ч. 30 м. пополуночи, пройдя меридіанъ

Digitized by Google

крѣпости Вардэхусъ, вступили въ сѣверный Ледовитый океанъ, взявъ курсъ къ мысу Нордкапъ, который и открылся въ 7 ч. 30 м. утра лѣвѣе курса. Въ 10 ч. 30 м. утра, пройдя его траверзъ въ разстояніи 1 мили, взяли курсъ въ Норвежскія шхеры, въ проливъ Малерэ-зундъ, сдѣлавъ съ выхода изъ Вардэ до полдня 115 миль плаванія, при тихихъ SO вѣтрахъ и спокойномъ морѣ, ясномъ горизонтѣ, температурѣ наружнаго воздуха +8° и барометрѣ 30,31. Въ полдень 14-го іюля вступили въ Норвежскія шхеры. Въ 8 ч. прошли г. Гаммерфестъ. Въ 11 ч. 15 м. пополудни налетѣлъ шквалъ отъ W, съ силою 5 балловъ, съ туманомъ и мелкимъ дождемъ, берега скрылись, а потому вышли изъ шхеръ на плесъ и пошли по курсу. 15-го іюля, въ 5 ч. утра, вступили снова въ шхеры черезъ проливъ Фуглэ. Въ 6 ч. 45 м. утра, придя на Тромсэскій рейдъ, отдали якорь. За переходъ отъ Вардэ въ Тромсэ сдѣлано 313 миль плаванія, при тихихъ SW вѣтрахъ, пасмурной погодѣ, при +9° температурѣ наружнаго воздуха и барометрѣ 30,10. Въ полдень 15-го іюля снялись съ якоря и пошли, подъ проводкою лоцмана, норвежскими шхерами въ Дронтгеймъ. Въ 10 ч. 30 м. вечера 15-го іюля, вслѣдствіе густаго тумана, сильнаго шквалистаго вѣтра отъ SSW до 5 балловъ и скрытія береговъ, по требованію лоцмана, пройдя проливъ Чель-зундъ, стали на якорь у деревни Лединген, въ ожиданіи лучшей погоды. 16-го іюля, въ 5 ч. 30 м. утра, горизонтъ прояснился и, поднявъ пары въ машинѣ, пошли подъ проводкою лоцмана на плесъ Вестъ-фіордъ. Въ 6 ч. 45 м. утра туманъ прояснился, открылся маякъ Флидэ, а въ 9 ч. 15 м. утра прошли его траверзъ. Съ полдня 15-го до 16-го іюля сдѣлали 186½ миль плаванія, при пасмурной погодѣ, сильныхъ SW вѣтрахъ отъ 4 до 5 балловъ, температурѣ наружнаго воздуха +9½ и барометрѣ 30,05. Черезъ полчаса послѣ полдня вступили во внутреннія норвежскія шхеры между островомъ Линдэгодэ и материкомъ. Въ 4 ч. 15 м. вечеромъ открылся маякъ Стутъ, а въ 7 ч. 30 м. вечера, проходя между островами Сундэ и Рангъ-Сундэ, встрѣтили норвежскую военную канонерскую лодку *Hansten*, стоящую на якорѣ въ проливѣ между названными островами. 17-го іюля, въ 2 ч. 15 м. утра, въ проливѣ

Digitized by Google

Брено-Зундъ, встрѣтили землечерпательную машину, которая препятствовала входу клипера въ проливъ, а по этому застопорили машину и, чтобы обратить вниманіе землечерпательной машины, сдѣлали выстрѣлъ изъ орудія, но, не смотря на это, машина не перемѣняла мѣста, вслѣдствіе чего былъ посланъ къ ней вельботъ, который вернувшись сообщилъ, что землечерпательная машина не можетъ перемѣнить мѣста, а для прохода клипера имѣется другой фарватеръ, черезъ который клиперъ въ 4 часа утра прошелъ проливъ Брено-Зундъ и вступили въ проливъ Торгъ-фіордъ, а затѣмъ вступили въ узкость Нерэ-Зундъ. Въ полдень по случаю густаго тумана, пасмурности и скрытія береговъ, по требованію лоцмана, подойдя къ острову Рамсэ, отдали якорь, въ ожиданіи лучшей погоды. Съ полдня 16-го до полдня 17-го іюля сдѣлали 261 милю при пасмурной погодѣ, сильныхъ SW вѣтрахъ отъ 4 до 5 балловъ, средней скорости 10,8 узла, давленіи пара 50—55 ф., 70—72 оборотахъ винта, температурѣ наружнаго воздуха +10° и барометрѣ 30,08. Въ 4 ч. 45 м. вечера того же 17 іюля туманъ немного разсѣялся, а потому, снявшись съ якоря, пошли подъ проводкою лоцмана внутренними норвежскими шхерами въ проливъ Тарвэ-фіордъ. 18-го іюля въ 30 м. пополуночи, придя на Дронтгеймскій рейдъ, отдали якорь. За переходъ отъ Тромсэ до Дронтгейма сдѣлали 536 миль плаванія, при пасмурной погодѣ, сильныхъ SW вѣтрахъ отъ 4 до 5 балловъ, средней скорости 10,64 узла, давленіи пара 50,55 ф., 70—72 оборотахъ винта, температурѣ наружнаго воздуха +10° и барометрѣ 30,36. 18-го іюля, въ 5 ч. 15 м. вечера, снялись съ якоря и пошли въ Бергенъ. Въ 2 ч. 30 м. утра 19-го іюля, вслѣдствіе узкаго прохода между подводными каменьями и по случаю тумана и пасмурной погоды, вошли выждать благопріятную погоду на Христіанзундскій рейдъ и ошвартовились за бочку. Въ 6 часовъ утра горизонтъ прояснился, отдали швартовъ и пошли въ Бергенъ. Въ 7 ч. 30 м. утра, подходя къ узкости между каменьями, уменьшали ходъ. Съ Дронтгейма до полдня 19-го іюля сдѣлали 176 миль плаванія, при пасмурной погодѣ, тихихъ SO вѣтрахъ, средней скорости 11 узловъ, давленіи пара 40—55 ф., 60—70 обо-

Digitized by Google

ротахъ винта, температурѣ наружнаго воздуха+11° и барометрѣ 30,32. Въ 30 м. пополудни открылся маякъ Ронда и вошли въ проливъ Бредъ-зундъ, а въ 1 ч. 15 м. пополудни, пройдя его траверзъ, вышли изъ шхеръ и вступили въ океанъ, идя вдоль берега въ разстояніи отъ него 10 миль. Въ 10 часовъ вечера 19-го іюля снова вступили въ шхеры, уменьшая по временамъ ходъ въ машинѣ, проходя узкости. Въ 1 часъ пополуночи 20-го іюля, дали полный ходъ и пошли къ Бергенскому рейду. Въ 3 ч. 15 м. утра, подходя къ якорному мѣсту, отдали якорь и завели швартовъ съ кормы на бочку. За переходъ отъ Дронтгейма до Бергена сдѣлали 347 миль плаванія, при пасмурной погодѣ, NO вѣтрахъ отъ 3 до 4 балловъ, средней скорости 11,2 узла, давленіи пара 40—55 фунт., 60—70 оборотахъ винта, температурѣ наружнаго воздуха+11$^1/_2$ и барометрѣ 30,29. За переходъ изъ Архангельска въ Бергенъ командѣ были произведены артиллерійское, пожарное и парусное ученья.

Фрегатъ «Мининъ».

Извлеченіе изъ рапорта командира капитана 1-го ранга Гренквиста.

Батавія, 6-го іюня 1885 года.

Имѣю счастіе донести Вашему Императорскому Высочеству, что, прибывъ 12-го апрѣля вечеромъ въ Батавію, на другой же день, для сдѣланія новой муфты, обратился къ командующему морскими силами въ Нидерландской Индіи, генералъ-адъютанту контръ-адмиралу фонъ Альфенъ, а 14-го былъ принятъ генералъ-губернаторомъ. Со стороны обоихъ встрѣтилъ полную готовность содѣйствовать къ исправленію фрегата. Механическому заводу былъ сдѣланъ тотчасъ заказъ новой муфты. Относительно же ввода фрегата въ докъ адмиралъ заявилъ, что докъ уже изготовленъ для поднятія голландскаго корвета *Leeuwarden*, который имѣетъ такія серіозныя поврежденія, что едва держится на водѣ и требуетъ немедленныхъ исправленій, ко-

Digitized by Google

торыя будутъ направлены только къ уничтоженію течи; затѣмъ будетъ поднятъ на докъ фрегатъ. Прибытіе корвета на рейдъ ожидали черезъ два дня, но приведенъ онъ былъ на буксирѣ парохода *Borneo* только 23-го числа и тотчасъ же введенъ въ докъ. Корветъ сильно пострадалъ, просидѣвъ 8 дней на камняхъ, на сѣверной оконечности острова Суматра; онъ потерялъ винтъ и задній ахтеръ-штевень съ рулемъ, часть киля, почти весь фалшкиль, повреждена подводная обшивка въ кормѣ и содрано много обшивныхъ мѣдныхъ листовъ.

30-го апрѣля былъ письменно извѣщенъ адмираломъ, что плавучій докъ въ Онрустѣ будетъ готовъ къ поднятію фрегата 8-го мая и директору Онруста предписано оказать фрегату всевозможное содѣйствіе при выгрузкѣ тяжестей съ фрегата и при вводѣ его въ докъ. 3-го мая, на буксирѣ парохода, перешелъ съ Батавскаго рейда къ острову Онрустъ и тотчасъ же приступилъ къ разгрузкѣ. 7-го мая подтянулся подъ кранъ, выгрузилъ шканечныя и кормовыя орудія со станками и платформами, винтъ съ рамою, коробку для подъема винта, порохъ, снаряды и запасы. 4-го мая былъ выведенъ изъ дока корветъ *Leeuwarden*, но вслѣдствіе оказавшейся въ немъ течи былъ вновь поднятъ и 6-го числа вторично спущенъ; въ тотъ же день былъ поднятъ на докъ экстренно посылаемый на станцію пароходъ *Borneo* для очистки и окраски подводной части а 9-го утромъ былъ спущенъ.

10-го мая фрегатъ «Мининъ» былъ введенъ въ докъ и, по осмотрѣ муфты и прилежащихъ къ ней частей, оказались слѣдующія поврежденія: 1) крестообразной планки, прикрывающей валъ и шпонки совсѣмъ не оказалось. Сама муфта имѣетъ двѣ трещины; одна изъ нихъ имѣетъ ширину въ $^3/_4$ дюйма и почти сквозная, другая же не глубока и идетъ отъ окружности до вала; 2) болты, прикрѣпляющіе переднюю винтовую подушку къ ахтерштевню на столько ослабли, что отвертывались отъ руки; двухъ изъ нихъ совсѣмъ не оказалось на мѣстѣ и рѣзьба въ гнѣздахъ болтовъ совершенно съѣдена ржавчиною; сама подушка въ верхней своей части на $^1/_8$ дюйм. отдѣлилась отъ ахтерштевня. Бакаутъ въ дейдвудѣ въ нижней части раздавленъ и истертъ. Валъ осѣлъ на $^1/_4$ д., бакаутъ же подъ муф-

Digitized by Google

тою истертъ на $^1/_8$ д. Для укрѣпленія винтовой подушки необходимо разсверлить болтовыя гнѣзда, снова нарѣзать ихъ и перемѣнить болты, такъ какъ старые тонки; для поднятія же дейдвуднаго вала нужно перемѣнить бакаутъ, какъ въ дейдвудѣ, такъ и подъ муфтою.

Въ подводной части фрегата «Мининъ», по осмотрѣ его въ Батавскомъ докѣ, оказалось, что съ лѣвой стороты содрана деревянная 3-д. обшивка, начиная отъ форштевня въ длину около 24 футъ и отъ киля вверхъ на 9 футъ $1^1/_2$ дюйма, что могло произойти при подъемахъ якоря. Желѣзная рама руля, рулевыя петли и крючья сильно разъѣдены ржавчиною и потеряно нѣсколько мѣдныхъ обшивныхъ листовъ, преимущественно въ подзорѣ, вокругъ колодца. Желѣзная же скоба съ обухами для руль-шкентелей была на столько разъѣдена ржавчиною, что пришлось заказать новую. Вечеромъ 10 же числа муфта, разломанная на двѣ части, была снята съ вала и на другой день утромъ фрегатъ былъ выведенъ изъ дока. Одновременно съ этимъ, вновь отлитая муфта была поставлена на станокъ для обточки.

Недостатокъ пригодныхъ мастеровыхъ и частыя ихъ заболѣванія сильно замедлили работу; при обточкѣ муфты находился только одинъ рабочій.

Высокоторжественные дни: 6-го мая—рожденіе Его Императорскаго Высочества Наслѣдника Цесаревича, 15-го мая—священное коронованіе Ихъ Императорскихъ Величествъ, 20-го мая — тезоименитство Вашего Императорскаго Высочества и Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала Константина Николаевича были празднованы по уставу; въ торжествѣ принимали участіе всѣ находившіеся на рейдахъ нидерландскія суда. 25-го мая прибылъ на Батавскій рейдъ англійскій корветъ малаго размѣра *Espiegle* и нагрузившись углемъ 28 числа вышелъ въ море.

30-го мая, вновь прибывшій на смѣну контръ-адмиралу фонъ Альфенъ генералъ-адъютантъ контръ-адмиралъ Бинкесъ на пароходѣ *Gedeh* поднялъ свой флагъ, которому салютовали 13-ю выстрѣлами всѣ находившіеся на рейдахъ военныя суда. 1-го іюня была доставлена на фрегатъ вновь сдѣланная муфта,

Digitized by Google

для пригонки которой на мѣсто 2-го іюня фрегатъ былъ вновь поднятъ на докъ.

Для скорѣйшаго изготовленія фрегата работа производится и ночью при помощи судоваго электрическаго освѣщенія Яблочкова.

5-го іюня получилъ письменное увѣдомленіе г. Baud, что онъ получилъ телеграмму отъ нашего посланника въ Гагѣ,— графа Капниста, о своемъ назначеніи Россійскимъ Императорскимъ консуломъ въ Батавіи.

Здоровье офицеровъ и команды удовлетворительно. По примѣру прошлаго года появились заболѣванія мѣстными лихорадками; въ настоящее время больныхъ лихорадками имѣется 12 человѣкъ нижнихъ чиновъ; всѣ они находятся въ береговомъ помѣщеніи на островѣ Онрустѣ.

Digitized by Google

Digitized by Google

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

КАЗЕННЫЯ ЗАГОТОВЛЕНІЯ ВЪ НѢКОТОРЫХЪ ИНОСТРАННЫХЪ ГОСУДАРСТВАХЪ,

ПРЕИМУЩЕСТВЕННО ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

Чтобы уяснить способъ казенныхъ заготовленій и пріемокъ, установленный въ Германіи, необходимо имѣть въ виду, что главный принципъ, положенный въ основу германской администраціи, имѣетъ цѣлію передать по возможности всю распорядительную часть по второстепеннымъ вопросамъ къ обязанности мѣстныхъ органовъ, при чемъ на отдѣльныхъ мѣстныхъ чиновниковъ возложена ясно опредѣленная отвѣтственность за выполненіе всѣхъ общихъ предписаній, регулирующихъ ихъ распоряженія.

Въ силу этого принципа не только командиръ полка или военнаго судна пользуется въ Германіи административною властью болѣе широкою, чѣмъ въ Англіи или Франціи, но и управленіе такими учрежденіями, какъ арсеналъ въ Спарденѣ или военные порты въ Килѣ, Данцигѣ и Вильгельмсгафенѣ въ значительной долѣ ввѣрено мѣстнымъ начальникамъ. Децентрализація въ смыслѣ административномъ проведена съ возможною полностью, хотя въ то же время и установлена строгая и ясно обозначенная отвѣтственность, какъ передъ морскимъ министерствомъ въ Берлинѣ, такъ и во всемъ, что касается отчетности и расходовъ, передъ высшею счетною палатою въ Потсдамѣ, которая соотвѣтствуетъ нашему Государственному

Digitized by Google

контролю (Ober Rechnungs kammer). Всякое вмѣшательство въ дѣйствія мѣстныхъ властей избѣгается въ томъ предположеніи, что эти власти настолько обладаютъ хорошими служебными качествами, а опасеніе навлечь неудовольствіе Берлина или Потсдама такъ велико, что надлежащее выполненіе предначертаннаго плана операцій считается обезпеченнымъ.

Однимъ изъ результатовъ такого порядка вещей является то, что германское морское министерство менѣе занято выполненіемъ мелочныхъ административныхъ функцій, чѣмъ это практикуется въ Англіи, и, предоставляя портамъ болѣе самоуправленія, чѣмъ въ Англіи, посвящаетъ свое время преимущественно на составленіе программъ дѣятельности и на общія организаціонныя работы, налагая въ то же время на лицъ, завѣдывающихъ портами и другими учрежденіями, строгую отвѣтственность за быстрое и неуклонное исполненіе своихъ предписаній.

Такимъ образомъ значительное количество работы по заготовленію запасовъ, которое въ Англіи дѣлается центральнымъ учрежденіемъ, т. е. адмиралтействомъ,—въ Германіи выполняется мѣстными органами, при чемъ германское морское министерство само заготовляетъ только исключительные или особо цѣнные предметы, какъ то: механизмы, запасы лѣсовъ и въ нѣкоторыхъ случаяхъ, хотя и не всегда, топливо. Оно же заключаетъ контракты на постройку судовъ на частныхъ верфяхъ.

Главному директору порта (капитанъ надъ портомъ) и начальникамъ отдѣльныхъ портовыхъ частей предоставляется на основаніи извѣстныхъ правилъ заготовлять большую часть предметовъ необходимыхъ для постройки и вооруженія судовъ, согласно съ программою работъ, полученною изъ министерства. Но такое право отнюдь не исключаетъ необходимости испрашивать соизволеніе морскаго министерства въ тѣхъ случаяхъ, когда контрактъ заключается на сумму свыше 1 000 талеровъ (около 1 500 кредитныхъ рублей).

Для лучшаго пониманія образа дѣйствій, проявляемаго административнымъ механизмомъ въ Германіи, не лишнее будетъ познакомиться съ составомъ портоваго управленія и обязанно-

Digitized by Google

стями портовыхъ чиновъ (*). Прежде всего необходимо замѣтить, что во главѣ кильскаго и вильгельмсгафенскаго портовъ исключительно по военно-морской части, стоятъ особые адмиралы, которымъ присвоено званіе *начальниковъ морскихъ станцій* (marine station chef), что соотвѣтствуетъ нашему главному командиру, но они въ хозяйственное управленіе портомъ вовсе не вмѣшиваются. Затѣмъ всякій военный портъ въ Германіи въ хозяйственномъ отношеніи управляется адмираломъ или капитаномъ флота, имѣющемъ званіе главнаго директора порта (Ober werft director). Ему подчинены восемь директоровъ, завѣдывающихъ отдѣльными частями порта, а именно:

Директоръ, завѣдывающій вооруженіемъ и изготовленіемъ судовъ къ плаванію,

Директоръ кораблестроительной части,

Директоръ механической части,

Директоръ строительной части,

Директоръ артиллеріи,

Директоръ минной части,

Директоръ гидрографической или навигаціонной части.

Директоръ управленія портовыхъ хранилищъ.

Это послѣднее управленіе по свойству предметовъ подраздѣляется на четыре вѣтви.

Управленіе, завѣдывающее артиллерійскими складами, изъято отъ подчиненія директору портовыхъ хранилищъ и дѣйствуетъ независимо.

Директоры отвѣтствуютъ:

1) За экономическое употребленіе назначаемыхъ въ ихъ распоряженіе казенныхъ средствъ, въ особенности по отношенію къ матеріаламъ и рабочей силѣ, а также за исправность механизмовъ и строеній.

2) За производство операцій лишь въ предѣлахъ суммъ, ассигнованныхъ каждому директору по принадлежности.

3) Чтобы о всѣхъ вопросахъ, касающихся ввѣренныхъ имъ частей, было доводимо до свѣдѣнія главнаго директора.

(*) Организацію управленія портами Германія въ значительной степени заимствовала у Англіи.

Digitized by Google

4) Чтобы во всѣхъ исходящихъ отъ нихъ сообщеніяхъ и предписаніяхъ была ярко освѣщена самая сущность дѣла, которая отнюдь не должна упускаться изъ виду.

Директоръ управленія портовыхъ хранилищъ есть заготовитель и хранитель всѣхъ запасовъ, пріобрѣтаемыхъ по требованію директоровъ: вооруженія и изготовленія судовъ къ плаванію, кораблестроительной и механической частей, если только эти запасы не заготовляются самимъ морскимъ министерствомъ, но и въ семъ послѣднемъ случаѣ на его обязанности лежитъ пріемъ такихъ запасовъ и ихъ храненіе.

Матеріалы для строительной части и для боеваго вооруженія судовъ изъяты изъ его юрисдикціи и находятся въ вѣдѣніи подлежащихъ директоровъ по принадлежности.

Изложивъ такимъ образомъ вкратцѣ организацію портоваго управленія въ Германіи, перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію способа пріобрѣтенія матеріаловъ для порта безъ посредства морскаго министерства.

Когда стоимость требуемаго предмета не превышаетъ 50 талеровъ (около 75 рублей) соотвѣтственный чиновникъ, служащій въ управленіи портовыхъ хранилищъ, можетъ пріобрѣсти его, подъ наблюденіемъ директора этихъ хранилищъ, наличною покупкою. Но если стоимость предмета превышаетъ 50 талеровъ, онъ долженъ быть пріобрѣтенъ, за исключеніемъ нѣкоторыхъ случаевъ ниже сего поименованныхъ, съ торговъ посредствомъ вызововъ и съ заключеніемъ контракта. Прежде всего однакоже должна быть выяснена главному директору порта самая неизбѣжность въ пріобрѣтеніи даннаго предмета, и такое выясненіе обыкновенно дѣлается въ портовомъ совѣтѣ, гдѣ кромѣ того затрогивается вопросъ: предусмотрѣно ли заготовленіе такого предмета текущею смѣтою и имѣется ли свободный для этого кредитъ.

По воспослѣдованіи разрѣшенія на производство заготовки, портовый чиновникъ, предъявившій требованіе на оную, представляетъ описаніе предмета, а если необходимо, то и образецъ его. По доставленіи предмета директоръ управленія портовыхъ хранилищъ, прежде чѣмъ выдать квитанцію въ пріемѣ

Digitized by Google

его, предъявляетъ пріобрѣтенный предметъ въ пріемную комиссію для освидѣтельствованія.

Главный директоръ порта подъ личною своею отвѣственностью можетъ разрѣшать пріобрѣтеніе наличною покупкою и такихъ предметовъ, стоимость которыхъ превышаетъ 50 талеровъ, но въ слѣдующихъ только случаяхъ:

1) Когда предметъ требуется неотложно и когда пріобрѣтеніе его посредствомъ вызововъ было бы сопряжено съ ущербомъ для казны.

2) Когда предметъ, пользующійся привиллегіею, необходимо выписать изъ заграницы.

3) Когда предметъ представляетъ особую спеціальность.

4) Когда желательно пополнить запасы безъ огласки.

5) Когда имѣется спеціальное разрѣшеніе морскаго министерства.

Вызовы къ торгамъ бываютъ или общіе, или только извѣстныхъ лицъ, сообразно съ обстоятельствами и по усмотрѣнію главнаго директора порта и портоваго совѣта. Безъ разрѣшенія морскаго министерства, портъ своею властью можетъ дѣйствовать, какъ уже выше было сказано, на сумму 1 000 талеровъ, при чемъ отвѣтственными за исполненіе контракта со стороны правительства лицами являются главный директоръ порта, начальникъ портовой части, предъявившій требованіе на заготовленіе извѣстнаго предмета и директоръ управленія портовыхъ хранилищъ. Этими тремя лицами подписывается проектъ условій, но бѣловой контрактъ подписывается только однимъ главнымъ директоромъ порта съ приложеніемъ портовой печати.

Пріобрѣтеніе предмета наличною покупкою или съ подряда дѣлается черезъ посредство директора управленія портовыхъ хранилищъ, который въ своихъ дѣйствіяхъ отдаетъ отчетъ главному директору порта.

Вызовы на торги, а равно кондиціи должны быть заблаговременно опубликованы въ газетахъ и вывѣшены въ общественныхъ мѣстахъ никакъ не менѣе какъ за 14 дней до дня торга, производящагося въ порту.

Расходы, сопряженные съ такою публикаціею, относятся на счетъ лица, чье предложеніе будетъ принято, а если бу-

Digitized by Google

детъ принято нѣсколько предложеній, то на счетъ всѣхъ подрядчиковъ *pro rata*. Гербовой сборъ при заключеніи контракта также относится на счетъ лица, получившаго подрядъ.

Наложеніе на подрядчиковъ обязательства нести такіе предварительные расходы, хотя и существуетъ не только въ Германіи, но и во Франціи и Бельгіи, не принято въ Англіи, такъ какъ тамъ со времени уменьшенія гербоваго сбора, подрядчики вовсе изъяты отъ платежа половины этого сбора. Нѣкоторыя свѣдущія лица въ Англіи думаютъ, что новое установленіе подобныхъ сборовъ встрѣтило бы сильную оппозицію со стороны тѣхъ промышленниковъ, которые имѣютъ дѣло съ адмиралтействомъ, не только потому, что подобные налоги вообще не приняты въ частныхъ торговыхъ сдѣлкахъ, но и потому, что они въ глазахъ англичанъ представляются крайне докучливыми и притѣснительными. Введеніе такого налога имѣло бы неминуемымъ послѣдствіемъ возвышеніе цѣны, такъ какъ подрядчики, испрашивающіе теперь цѣну сообразно съ стоимостью предмета, должны бы были, для обезпеченія себя, прибавлять къ нимъ нѣкоторую сумму и при томъ гадательно въ виду того, что въ данное время размѣръ такой надбавки имъ неизвѣстенъ и предусмотрѣть его они не имѣютъ возможности.

Объявленія желающихъ принять на себя подрядъ, написанныя согласно съ текстомъ вызововъ и заключающія въ себѣ цѣну всего заподряжаемаго, или же цѣны отдѣльныхъ группъ или участковъ требующихся предметовъ, принимаются директоромъ управленія портовыхъ хранилищъ, который въ назначенный день въ своей канцеляріи и въ присутствіи лицъ, подавшихъ заявленія, вскрываетъ конверты, и если возможно вслѣдъ за симъ и рѣшаетъ торгъ.

Вскрытіе конвертовъ съ объявленіями на цѣны обставлено сравнительно большею обрядностью и формализмомъ во Франціи и Бельгіи. Во Франціи конверты вскрываются, въ присутствіи всѣхъ торгующихся, административнымъ совѣтомъ, назначаемымъ министромъ, а если торги производились въ провинціи, то въ присутствіи областнаго интенданта, префекта и подпрефекта.

Digitized by Google

Въ Бельгіи, гдѣ почти всѣ подряды заключаются въ Брюсселѣ, конверты вскрываются въ военномъ министерствѣ главнымъ интендантомъ въ просторной комнатѣ, куда допускаются не только всѣ торгующіеся, но и публика, а также репортеры газетъ. Цѣны прочитываются вслухъ интендантомъ, и такимъ образомъ заинтересованныя лица имѣютъ возможность сличать свои заявленія, на основаніи которыхъ тутъ же дѣлается разцѣнка, и торгъ, если возможно, рѣшается тотчасъ же. Во всякомъ случаѣ въ Бельгіи установлена полная гласность торговъ, и заявленныя цѣны печатаются въ газетахъ репортерами, а иногда онѣ публикуются и въ офиціальныхъ газетахъ самимъ правительствомъ. Въ газетахъ помѣщаются всѣ подробности по заявленію каждаго изъ торгующихся.

Въ Германіи такой широкой гласности не существуетъ, и только цѣны собственно на провизіонные предметы морское начальство публикуетъ въ правительственныхъ печатныхъ органахъ съ тою цѣлью, чтобы командиры судовъ при плаваніи изъ порта въ портъ знали о состояніи рынка. Равнымъ образомъ военное министерство публикуетъ для свѣдѣнія полковыхъ командировъ существующія въ различныхъ мѣстностяхъ цѣны на кожанный товаръ, какъ матеріалъ потребный для полковаго хозяйства въ большемъ количествѣ.

Во Франціи офиціальной публикаціи цѣнъ не установлено и репортеры газетъ въ залъ присутствія не допускаются. Впрочемъ необходимо замѣтить, что принятая въ Бельгіи полная гласность торговъ является прямымъ послѣдствіемъ дѣйствующаго въ этой странѣ закона, по которому всякій предметъ пріобрѣтается для казны не иначе какъ конкурентнымъ способомъ, т. е. съ торговъ, и что подрядъ неминуемо остается за лицомъ, заявившимъ низшую цѣну, если онъ внесетъ требующееся также по закону денежное обезпеченіе.

Въ Англіи нѣтъ и кажется никогда не было публичнаго вскрытія конвертовъ съ объявленіями цѣнъ. Нѣчто приближающееся къ этимъ порядкамъ существовало прежде въ управленіи директора запасовъ и въ управленіи транспортныхъ судовъ, а именно: объявлялось имя подрядчика, за которымъ осталась поставка, лицамъ, находившимся по желанію въ

Digitized by Google

комнатѣ сосѣдней съ тою, въ которой директоръ запасовъ и завѣдывающій этою отраслью дѣла лордъ адмиралтейства, въ присутствіи регистратора контрактовъ, вскрывали конверты, но при этомъ о заявленныхъ цѣнахъ не дѣлалось никакихъ сообщеній.

Со времени образованія въ Англіи департамента заготовленій и контрактовъ, ящикъ, въ который опускаются объявленія торгующихся, перенесенъ изъ корридора въ комнату, гдѣ находится директоръ этого департамента, такъ какъ существовало въ обществѣ и самомъ адмиралтействѣ опасеніе возможности злоупотребленій вслѣдствіе установки ящика не на глазахъ начальства. Кромѣ того вмѣсто нѣсколькихъ ящиковъ, помѣщавшихся въ разныхъ департаментахъ, заведенъ одинъ общій ящикъ, въ который опускаются объявленія цѣнъ по всѣмъ вообще поставкамъ, касающимся морскаго вѣдомства, за исключеніемъ строительныхъ работъ. Въ день и часъ, указанный въ вызовахъ, ящикъ переносится въ помѣщеніе финансоваго секретаря, у котораго находится ключъ отъ одного изъ замковъ ящика, а ключъ отъ другаго замка находится у директора департамента заготовленій и контрактовъ. Означенными двумя лицами, въ присутствіи представителя заинтересованнаго въ поставкѣ департамента или вообще третьяго лица, ящикъ и конверты съ объявленіями цѣнъ вскрываются, составляется вѣдомость съ перечнемъ именъ торгующихся, а если позволяетъ время, то проставляются на вѣдомости и заявленныя цѣны. Затѣмъ приступается къ рѣшенію вопроса объ отдачѣ подряда тому или другому лицу.

Опытомъ въ Англіи дознано, что при спѣшномъ составленіи вѣдомости и безъ тщательнаго сравненія цѣнъ, нѣтъ возможности сразу же рѣшить, чье предложеніе самое низшее, или же будучи самымъ низшимъ, наиболѣе заслуживаетъ принятія. Это затрудненіе въ особенности имѣетъ мѣсто, когда при вызовахъ подрядъ былъ подраздѣленъ на участки или группы предметовъ и торгующійся былъ вправѣ выставить цѣну каждаго отдѣльнаго предмета, или же когда объявленія цѣнъ представлены условно. Разумѣется сравненіе цѣнъ очень легко по поставкѣ такихъ специфическихъ пред-

Digitized by Google

метовъ, какъ напр. пенька и въ такихъ случаяхъ разцѣнка можетъ быть сдѣлана тотчасъ по вскрытіи конвертовъ. Кромѣ того предложенія торгующихся требуютъ иногда и критическаго разбора со стороны спеціалистовъ, что также не можетъ быть сдѣлано сразу, вслѣдъ за вскрытіемъ конвертовъ.

Въ Англіи не пришли еще къ утвердительному разрѣшенію вопроса о томъ, на сколько было бы полезно позаимствовать изъ Германіи, Франціи и Бельгіи порядокъ, по которому конверты вскрываются въ присутствіи торгующихся, но многіе убѣждены, что разъ такой порядокъ будетъ принятъ, должна быть введена и публикація цѣнъ, какъ логическое его послѣдствіе. Сообщеніе цѣнъ однимъ только торгующимся составляло бы оглашеніе очень ограниченное, имѣющее достаточно гласности для того, чтобы не сохранить секрета цѣнъ и въ то же время на столько не полное, что департаментъ и торгующіеся не могутъ быть ограждены отъ неправильныхъ и извращенныхъ толкованій.

Тѣмъ не менѣе многія должностныя лица въ Англіи относятся недружелюбно къ оглашенію цѣнъ на томъ основаніи, что по всей вѣроятности оно оттолкнуло бы отъ дѣлъ съ казною наиболѣе солидныя фирмы. Теперь эти фирмы отчасти для сохраненія своей репутаціи, отчасти вслѣдствіе вѣрной и скорой получки платежей поставляютъ казнѣ предметы по цѣнамъ сравнительно низшимъ противъ тѣхъ, по которымъ они продаютъ эти же предметы частнымъ покупателямъ. Въ случаѣ же публикаціи цѣнъ, торговыя фирмы, въ видахъ самозащиты, вынуждены будутъ взимать съ казны тѣ же цѣны, по какимъ они продаютъ эти предметы частнымъ покупателямъ.

Не входя впрочемъ въ разсмотрѣніе вопроса о томъ, на сколько основательны предъявлемыя подрядчиками возраженія противъ публикаціи цѣнъ, нѣкоторыя авторитетныя въ Англіи лица полагали бы ограничить такую публикацію одними только съѣстными припасами и такими предметами, которые пріобрѣтаются черезъ посредство маклеровъ или же наличною покупкою, именно въ тѣхъ видахъ, чтобы заготовленіямъ, совершаемымъ такъ называемымъ у насъ хозяйствен-

Digitized by Google

нымъ способомъ, была придана наивозможно полная гласность.

Что касается до лицъ, которыя имѣютъ право вступать въ подряды, въ Германіи не существуетъ ограниченія въ пользу только германскихъ подданныхъ, хотя при всѣхъ прочихъ равныхъ условіяхъ германскимъ промышленникамъ отдается предпочтеніе. Во Франціи обыкновенно требуется удостовѣреніе національности, хотя въ дѣйствительности иностранцамъ не запрещено вступать въ подряды. Въ Бельгіи же отдается предпочтеніе Бельгійцамъ, какъ это видно изъ слѣдующаго пункта кондицій:

Желающіе вступать въ подряды должны быть или рождены въ Бельгіи, или натурализованы. Однакоже поселившіеся въ Бельгіи иностранцы, если они докажутъ, что имѣютъ тамъ заводъ или занимаются въ Бельгіи производствомъ требующихся къ поставкѣ предметовъ, могутъ также участвовать въ торгахъ.

По французскимъ законамъ къ торгамъ допускаются только такія лица, которыя занимаются производствомъ или торговлею требующихся къ поставкѣ предметовъ, но въ Германіи, равно какъ и въ Англіи никакихъ подобныхъ ограниченій не существуетъ и правительству въ этихъ двухъ государствахъ предоставляется заключать подрядъ со всякимъ, кто, по наведеннымъ справкамъ даетъ право расчитывать на успѣшное выполненіе принимаемаго имъ на себя обязательства. Но при этомъ, необходимо замѣтить, что въ Германіи, Франціи и Бельгіи правительство охраняетъ себя матеріальными гарантіями противъ неисправности подрядчиковъ, такъ какъ въ этихъ странахъ всякій желающій торговаться, обязанъ въ то же время внести извѣстную денежную сумму или же процентныя бумаги соотвѣтственно важности принимаемаго на себя обязательства; залогъ этотъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ доходитъ до одной четверти всей договорной суммы. Тѣ лица, коихъ предложенія не приняты, получаютъ обратно свои залоги, но залогъ лица, получившаго подрядъ, удерживается правительствомъ въ видѣ обезпеченія, чтобы имѣть всегда возможность дѣйствовать на счетъ подрядчика въ случаѣ его несостоятель-

Digitized by Google

ности, а также покрывать другіе расходы, могущіе произойти отъ его небрежности и нерадѣнія. Если такое обезпеченіе внесено процентными бумагами, то наростающіе проценты уплачиваются подрядчикамъ. Собственно съ денежнаго залога, за исключеніемъ Франціи, проценты подрядчикамъ не выплачиваются; во Франціи же они выдаются въ размѣрѣ 3% годовыхъ и спустя шестьдесятъ одинъ день по внесеніи залога.

Германцы поручительства не требуютъ, но французы прибавляютъ иногда и эту гарантію къ *обезпеченію*. Затѣмъ въ Бельгіи и Франціи всегда требуется удостовѣреніе въ состоятельности и правоспособности подрядчика, подписанное гражданскими властями или другими отвѣтственными лицами той мѣстности, гдѣ проживаетъ подрядчикъ. Во Франціи принято еще за правило собирать при посредствѣ правительственныхъ агентовъ предварительныя свѣдѣнія о положеніи и средствахъ лица желающаго принять на себя подрядъ, передъ допущеніемъ его къ торгамъ.

Никакой подобной системы *денежныхъ обезпеченій* въ Англіи не существуетъ, такъ какъ она совершенно не сродна съ обычаями, присущими англійскому торговому люду. Англійскіе промышленники не любятъ отступать въ какихъ бы то ни было случаяхъ отъ порядковъ, установившихся въ частной торговлѣ, а потому едвали бы они примирились съ требованіями правительства о матеріальныхъ гарантіяхъ, какъ тому уже былъ опытъ. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ, англійское правительство требовало, чтобы при заключеніи контрактовъ съ наложеніемъ на нихъ гербовыхъ марокъ и печатей, представлялось въ то же время поручительство въ исправномъ выполненіи договора и соблюдались нѣкоторыя еще другія стѣснительныя и хлопотливыя формальности, но результатъ такого требованія былъ тотъ, что лучшія фирмы, привыкшія совершать свои частныя дѣла, даже на болѣе крупныя суммы, простымъ обмѣномъ памятныхъ записокъ, совершенно отшатнулись отъ дѣлъ съ правительствомъ, и послѣднее силою обстоятельствъ попало въ руки второстепенныхъ торговцевъ и даже коммисіонеровъ. Совершенно противуположное явленіе было замѣчено, какъ только всѣ эти формальности были уни-

Digitized by Google

чтожены, и правительство начало какъ можно болѣе приспособляться къ пріемамъ, существующимъ въ частномъ торговомъ мірѣ, прекративъ такимъ образомъ всякую претензію на обособленность договоровъ, совершаемыхъ съ казною.

За исключеніемъ контрактовъ на поставку свѣжаго мяса и зелени, ни въ какихъ другихъ случаяхъ поручительства въ Англіи не требуется, и тамъ, гдѣ еще признается нужнымъ соблюдать нѣкоторыя формы при заключеніи контракта, онѣ низведены до крайней упрощенности.

Теперь имѣютъ дѣло съ англійскимъ адмиралтействомъ наилучшіе торговые дома, и тамъ пришли къ убѣжденію, что тщательное предварительное наведеніе справокъ о лицахъ, желающихъ получить поставку, есть наивѣрнѣйшая гарантія исправнаго выполненія подряда. Вообще англичане думаютъ, что чѣмъ проще и открытѣе вся процедура подряднаго дѣла, тѣмъ менѣе будетъ попытокъ получить выгоду и нажиться темными и кривыми путями.

Передача контракта безъ разрѣшенія начальства строго воспрещена въ Германіи, Франціи и Бельгіи.

Низшая цѣна. Въ Бельгіи, какъ уже выше сказано, подрядъ обязательно остается за лицомъ, объявившимъ низшія цѣны. Хотя военному министру, подъ его личною отвѣтственностію, и предоставляется обходить этотъ законъ, но онъ этимъ правомъ на практикѣ почти никогда не пользуется.

Французы, придавая полную гласность предложеніямъ торгующихся, сохраняютъ однакоже за окончательно рѣшающимъ *Совѣтомъ* свободу дѣйствій въ тѣхъ случаяхъ, когда есть основаніе подозрѣвать стачку. Совѣтъ этотъ имѣетъ также право обходить низшія цѣны, на томъ основаніи, *что государство въ видахъ пользы службы не должно увлекаться несоразмѣрными сбавками, которыя, подъ давленіемъ конкуренціи, могутъ переходить предѣлы благоразумія* (*).

Въ Германіи все дѣло предоставляется Главному директору порта, который можетъ принять или не принять низшую цѣну,

---

(*) L'etat ne peut accepter sans danger pour l'execution des services des rabais exagérés, offerts par suite d'une concurrence portée au delà des limites raisonnables

Digitized by Google

совершенно по его усмотрѣнію. При этомъ расчитывается на то, что отклоненіе низшей цѣны можетъ послѣдовать на практикѣ только тогда, когда на это есть основательныя причины.

Въ Англіи въ прежнее время существовало правило весьма схожее съ Бельгійскимъ закономъ, но начиная съ 1869 года было дано право обходить низшую цѣну именно въ тѣхъ видахъ, чтобы привлечь къ дѣлу прямыхъ производителей, а не коммисіонеровъ, а также для того, чтобы избавиться отъ такихъ лицъ, объявившихъ низшую цѣну, которыя, по наведеннымъ справкамъ, имѣютъ репутацію неблагонадежныхъ и неспособныхъ. Результаты принятаго рѣшенія оказались какъ нельзя болѣе благодѣтельными, тогда какъ печальныя послѣдствія прежней системы во многихъ случаяхъ были крайне чувствительны, какъ это напримѣръ обнаружилось при поставкѣ брони для обшивки военныхъ судовъ. Отдача поставки брони въ 1867 году подрядчику, объявившему низшую цѣну, сопровождалась такимъ запозданіемъ сроковъ поставки, а поставляемый матеріалъ оказался такого дурнаго качества, что нанесенный ущербъ заставилъ англійское адмиралтейство разъ на всегда отрѣшиться отъ обветшалаго режима смотрѣть на выгодность подряда лишь съ точки зрѣнія низшей цѣны. Теперь англійское адмиралтейство входитъ въ непосредственныя сношенія съ стале и желѣзодѣлательными заводами, обладающими всѣми средствами гарантировать количество и качество требуемаго матеріала.

Слѣдуетъ однакоже замѣтить, что непринятіе низшей цѣны допускается не иначе, какъ съ разрѣшенія финансоваго секретаря и подлежащаго лорда адмиралтейства, по выясненіи на то причинъ, мѣстами и лицами, производящими заготовку. Если не ошибаюсь, всѣ случаи непринятія низшихъ цѣнъ теперь помѣщаются въ министерскихъ годовыхъ отчетахъ.

Продолжительность контрактовъ. Въ Германіи по закону контракты заключаются не болѣе какъ на одинъ годъ и пишутся въ двухъ экземплярахъ, при чемъ подлинный съ гербовыми марками передается контрагенту, а копія съ него хранится въ портѣ для справокъ при пріемѣ матеріаловъ. По

Digitized by Google

окончаніи контракта копія эта представляется въ Берлинъ, а оттуда для ревизіонныхъ цѣлей препровождается въ Потсдамъ.

Книга контрактовъ со всѣми подробностями по каждому изъ нихъ хранится въ портѣ, а выписка изъ нея каждые три мѣсяца представляется морскому министерству въ Берлинѣ.

Въ контрактахъ выговаривается право правительства требовать 25 процентовъ сверхъ всего заподряженнаго количества, но по контрактной цѣнѣ.

Въ Бельгіи, гдѣ контракты заключаются и на три года, также выговаривается право требовать поставки тѣхъ же предметовъ по контрактной цѣнѣ и въ теченіи четвертаго и пятаго года, при условіи дачи наряда въ октябрѣ истекающаго года.

Во Франціи контракты могутъ заключаться на три года, а на такіе предметы, какъ напр. сукно, фланель и т. п. и на пять лѣтъ, при чемъ подрядчики обязываются не только сдавать все заподряженное количество въ четыре опредѣленныхъ срока, но должны имѣть кромѣ того по 12 857 аршинъ каждаго матеріала, идущаго въ обмундированіе, *въ запасѣ*. Этотъ запасъ лежитъ такъ сказать на шеѣ у подрядчика, который получаетъ деньги только за количество, дѣйствительно сданное и долженъ всякій разъ пополнять запасъ до требуемой нормы въ теченіи 90 дней. На практикѣ такимъ образомъ выходитъ, что подрядчикъ обязанъ поставлять нѣкоторое количество предметовъ сверхъ контракта, но по контрактной цѣнѣ. Въ продолжительныхъ договорахъ, заключаемыхъ на три и на пять лѣтъ, такое условіе не можетъ особенно отягощать подрядчика, но въ краткосрочныхъ контрактахъ оно неминуемо отразится на цѣнѣ подряда. Вообще при постоянномъ колебаніи цѣнъ на сырые продукты, англійское адмиралтейство не благосклонно относится къ долгосрочности подрядовъ на такіе предметы, стоимость которыхъ находится въ прямой зависимости отъ состоянія рынка въ данное время на сырье, а потому контракты на поставку суконъ и другихъ тканей въ Англіи обыкновенно заключаются на удовлетвореніе потребностей только одного года. Въ Англіи думаютъ, что подрядчикъ, заключая договоръ на нѣсколько лѣтъ, дол-

Digitized by Google

женъ будетъ оградить себя на случай возвышенія цѣны сырыхъ продуктовъ, а потому онъ по необходимости будетъ испрашивать такія цѣны, которыя окажутся невыгодными для правительства. Хотя въ этомъ заключается главное возраженіе противъ долгосрочныхъ контрактовъ, но есть еще и другая причина, заключающаяся въ томъ, что департаментъ заготовленій и контрактовъ долженъ соображаться въ своихъ операціяхъ съ открытыми ему кредитами, а палата общинъ утверждаетъ смѣту только на одинъ годъ.

Со времени заключенія контракта и до наступленія срока поставки въ Германіи, Бельгіи и Англіи правительство вообще не вмѣшивается въ дѣйствія контрагента, но во Франціи, при заключеніи крупныхъ контрактовъ, на мѣсто, гдѣ производится заготовка предметовъ, обыкновенно командируется интендантскій чиновникъ, избираемый изъ лицъ спеціально знакомыхъ съ производствомъ заподряженныхъ предметовъ. На него между прочимъ возлагается обязанность слѣдить за доброкачественностью сырыхъ матеріаловъ, идущихъ въ требуемыя издѣлія и за недопущеніемъ медленности. Подрядчикъ, обязанный контрактомъ проживать на самомъ мѣстѣ изготовленія поставляемыхъ предметовъ, не можетъ, безъ разрѣшенія этого чиновника, отлучиться съ мѣста болѣе чѣмъ на сутки. Въ Англіи того мнѣнія, что предоставлять второстепенному чиновнику право подобнаго вмѣшательства крайне опасно, такъ какъ контрагентъ, по своему положенію, легко можетъ прямыми или косвенными путями увлечь этого чиновника въ сферу своихъ личныхъ интересовъ, и хотя подкупъ и совращеніе чиновниковъ съ пути ихъ долга наказываются во Франціи по закону, но законъ этотъ не захватываетъ всѣхъ развѣтвленій предусматриваемыхъ имъ преступныхъ дѣяній, которыя поэтому остаются иногда неуловимыми. При заподрядѣ лѣса, германское правительство посылаетъ иногда своихъ чиновниковъ осматривать лѣсные участки и сортировать деревья особыми на нихъ зарубками. Равнымъ образомъ при поставкѣ тросовъ частными канатными заводами выговаривается право командированія во всякое время чиновниковъ для изслѣдованія качествъ пеньки и пряжи.

Digitized by Google

Въ Англіи морское министерство имѣетъ право осматривать во всякое время заводы и лабораторіи, гдѣ заготовляются москотильные, лекарственные и химическіе предметы. На заводы выдѣлывающіе камбузы и судовую броню обыкновенно командируется техникъ или инспекторъ для постояннаго наблюденія за ихъ изготовленіемъ, а въ настоящее время такіе инспекторы кажется посылаются и на заводы, поставляющіе для флота листовое и котельное желѣзо и сталь. Но за исключеніемъ этихъ предметовъ англійское правительство, подобно тому какъ и въ Германіи, въ дѣла подрядчиковъ не вмѣшивается.

Пріемъ матеріаловъ въ портъ. Въ германскихъ военныхъ портахъ пріемъ всѣхъ матеріаловъ производится пріемною коммисіею (Besichtigungs commission), состоящею изъ флотскаго офицера, какъ предсѣдателя, одного изъ портовыхъ техниковъ соотвѣтственно роду поставляемыхъ предметовъ и контролера, какъ представителя управленія портовыхъ хранилищъ.

Обязанность этой коммисіи заключается въ испытаніи поставляемыхъ предметовъ, удостовѣреніи, что они подходятъ подъ условія контракта и подъ утвержденные образцы. На всѣхъ принятыхъ предметахъ коммисія кладетъ клейма, какъ знакъ принадлежности ихъ морскому вѣдомству, а предметы не подходящіе бракуетъ, объясняя подробно на то причины, и обозначая такіе предметы особыми клеймами для предотвращенія вторичной ихъ поставки.

Техническая проба поставляемыхъ предметовъ производится подъ наблюденіемъ члена пріемной коммисіи изъ техниковъ, а удостовѣреніе въ количествѣ и мѣрѣ лежитъ на обязанности контролера, какъ представителя интересовъ директора управленія портовыхъ хранилищъ.

Дѣйствія коммисіи во всѣхъ подробностяхъ вносятся въ журналъ, подписываемый всѣми членами, если мнѣнія ихъ одинаковы; въ случаѣ же разногласія вопросъ представляется главному директору порта, который рѣшаетъ его совмѣстно съ директорами подлежащей портовой части и управленія портовыхъ хранилищъ.

Что касается подрядчиковъ, которые выразятъ неудоволь-

Digitized by Google

ствіе на рѣшеніе коммисіи, то они могутъ, въ теченіи двухъ сутокъ, жаловаться главному директору порта. Отъ усмотрѣнія главнаго директора порта зависитъ представить ихъ протестъ морскому министру, но главный директоръ порта во всякомъ случаѣ взвѣшиваетъ доводы, приводимые тою и другою стороною, и, если жалоба подрядчика заслуживаетъ уваженія, можетъ въ видѣ снисхожденія, но не обязательно, привлечь посредниковъ изъ лицъ неслужащихъ и въ дѣлѣ незаинтересованныхъ. Нужно замѣтить, что подрядчики прибѣгаютъ къ аппеляціи высшему морскому начальству только въ тѣхъ случаяхъ, когда произошло разногласіе между пріемною коммисіею и главнымъ директоромъ порта; обыкновенно же они довольствуются рѣшеніемъ двухъ избранныхъ на мѣстѣ третейскихъ судей. Но и въ случаѣ жалобъ морскому министерству, поставщики имѣютъ мало надежды на успѣхъ дѣла, такъ какъ въ случаѣ разногласія между пріемною коммисіею и главнымъ директоромъ порта, послѣдній обязанъ назначить новую ревизіонную коммисію, состоящую изъ высшихъ чиновъ порта, заинтересованныхъ въ поставкѣ. Эта вторая коммисія должна вновь подробно разобрать дѣло и изложить обстоятельно заключеніе, которое въ большинствѣ случаевъ есть окончательное.

Тѣмъ не менѣе жалоба морскому министерству допускается, такъ что подрядчикъ по праву имѣетъ два рода аппеляцій: одна мѣстная, по большей части окончательная, а другая высшему начальству. Если морской министръ рѣшитъ противъ подрядчика или откажетъ въ посредничествѣ, послѣднему уже некуда идти далѣе, такъ какъ жалоба въ судъ по претензіямъ, истекающимъ изъ договоровъ, совершенныхъ съ правительствомъ, воспрещена самимъ контрактомъ, и германскій законъ, вопреки закону въ Англіи, даетъ силу такимъ контрактнымъ условіямъ.

Въ случаѣ посредничества, сторона проигравшая уплачиваетъ всѣ расходы.

Въ германской арміи, гдѣ всѣ заготовленія, за исключеніемъ оружія и обмундированія, производятся мѣстными распоряженіями и подъ отвѣтственностью полковыхъ командиНЕОФ. 2

Digitized by Google

ровъ и полковыхъ хозяйственныхъ комитетовъ, посредничествъ при пріемѣ матеріаловъ не допускается.

Въ Бельгіи, гдѣ пріемъ законтрактованныхъ предметовъ производится въ мѣстахъ расположенія полковъ полковыми комитетами, комитетамъ этимъ не дано права окончательно браковать предметы за исключеніемъ лишь провизіи и собственно казарменныхъ принадлежностей. Если комитетъ найдетъ, что поставляемое обмундированіе не сходно съ образцами, онъ обязанъ немедленно послать его въ Брюссель, гдѣ предметы эти осматриваются ревизіоннымъ комитетомъ, составленнымъ изъ высшихъ офицеровъ. Если и этотъ комитетъ забракуетъ, допускается посредничество изъ трехъ лицъ, изъ коихъ одно назначается военнымъ министромъ, а другія два избираются Брюссельскимъ бургомистромъ изъ лицъ, обладающихъ спеціальными свѣдѣніями по части поставляемыхъ предметовъ.

По французскимъ законамъ посредничество допускается въ случаѣ спора изъ за качествъ предмета. Посредничество состоитъ изъ двухъ экспертовъ, изъ коихъ одинъ избирается заинтересованною стороною, а другой правительствомъ. Если два эти эксперта не сойдутся въ мнѣніи, избирается третій экспертъ, но во всякомъ случаѣ проигравшая сторона уплачиваетъ расходы, вызванные привлеченіемъ посредниковъ.

Въ Англіи до весны 1869 года никакого посредничества не существовало, и рѣшеніе портовыхъ чиновниковъ на практикѣ было окончательное. Хотя недовольному подрядчику и предоставлялось жаловаться директору подлежащаго департамента, но онъ этою жалобою достигалъ только того, что поставляемые предметы вновь осматривались, но тѣми же самыми чиновниками, которые уже прежде ихъ забраковали.

Отсутствіе столь обычной гарантіи въ договорахъ, заключаемыхъ съ морскимъ министерствомъ, давало поводъ къ частымъ сѣтованіямъ въ обществѣ и охлаждало поставщиковъ отъ совершенія дѣлъ съ казною, при чемъ распространилось даже мнѣніе, въ нѣкоторыхъ случаяхъ подтвержденное фактами, что единственное средство противъ забракованія—это подкупъ пріемщиковъ взятками.

Digitized by Google

Со времени установленія въ 1869 году посредничества, въ контракты начала вводиться слѣдующая статья:

Въ случаѣ забракованія поставляемыхъ предметовъ пріемщиками изъ портовыхъ чиновъ, подрядчикъ недовольный этимъ можетъ обратиться съ письменнымъ прошеніемъ къ финансовому секретарю адмиралтейства, и тогда предметы подвергаются новому осмотру лицомъ независимымъ или нѣсколькими независимыми лицами, избираемыми по соглашенію обѣ ихъ контрактныхъ сторонъ. Проигравшая сторона уплачиваетъ расходы посредничества.

Принятіе этого правила сопровождалось благодѣтельными результатами. Почти въ каждомъ изъ бывшихъ вскорѣ за изданіемъ означеннаго правила 14 случаевъ посредничества, мнѣніе портовыхъ чиновъ, дѣйствовавшихъ въ качествѣ пріемщиковъ, было подтверждено. Но самое важное въ этомъ дѣлѣ это то, что установленіемъ посредничества уничтоженъ всякій поводъ къ подкупу или совращенію должностныхъ лицъ.

Тѣ изъ забракованныхъ предметовъ, которые возможно исправить или привести въ надлежащій видъ, дозволяется въ Германіи, Франціи и Бельгіи вновь принимать въ счетъ той же поставки, но въ Англіи новый пріемъ исправленныхъ предметовъ допускается только при условіи соблюденія сроковъ поставки по первоначальному контракту. Вообще же къ пріему разъ уже забракованныхъ предметовъ по какимъ бы то ни было причинамъ, въ Англіи относятся не сочувственно.

Нѣкоторыя авторитетныя лица желали бы ввести въ Англіи наложеніе клеймъ на предметы, оказывающіеся окончательно непригодными, но съ тѣмъ, чтобы примѣненіе этой мѣры было не на столь широкомъ правѣ, какъ во Франціи, а въ предѣлахъ, допускаемыхъ въ Германіи, гдѣ клейменію подлежатъ только такіе товары, низкое качество которыхъ по сравненію съ образцами точно удостовѣрено, а также въ тѣхъ случаяхъ, когда есть основаніе подозрѣвать подрядчика въ попыткахъ къ обману. Наложеніе клеймъ имѣетъ двоякую цѣль: публичное забракованіе товара и предотвращеніе вторичной его поставки.

Digitized by Google

Въ Германіи, Франціи, и Бельгіи допускаютъ пріемъ по уменьшенной цѣнѣ такихъ предметовъ, которые хотя строго и не подходятъ подъ утвержденные образцы, но въ то же время могутъ съ пользою идти въ дѣло. Такая мѣра съ іюня 1869 года принята и въ Англіи, гдѣ состоялось слѣдующее постановленіе: *Подрядчикъ, производящій поставку, можетъ предлагать предметъ по пониженной цѣнѣ, но при этомъ портовые чины ни подъ какимъ предлогомъ не имѣютъ права указывать подрядчику или морскому министерству о томъ размѣрѣ сбавки, при которомъ, по ихъ мнѣнію, было бы въ интересахъ казны полезнымъ пріобрѣсти матеріалы.*

Изданное постановленіе оказалось очень удобнымъ, именно потому что оно развязываетъ руки при пріемѣ такихъ матеріаловъ, которые вполнѣ пригодны, хотя нѣсколько и отступаютъ отъ образцовъ. Въ то же время оно не можетъ быть предлогомъ для завоза въ портъ низкосортныхъ предметовъ во первыхъ потому что самые случаи уменьшенія цѣнъ на хорошіе матеріалы бываютъ очень рѣдки, а во вторыхъ потому что на пріемъ при такихъ условіяхъ матеріаловъ испрашивается всякій разъ особое разрѣшеніе морскаго министерства. Послѣднее въ этомъ случаѣ руководствуется единственно своимъ усмотрѣніемъ, но англичане желаютъ, чтобы ихъ морское министерство или адмиралтейство приблизилось къ порядкамъ, принятымъ во Франціи, гдѣ пріемъ матеріаловъ по пониженной цѣнѣ допускается только при обстоятельствахъ, заслуживающихъ особаго уваженія и въ случаѣ безотложной надобности.

Во Франціи и Бельгіи въ контрактъ обыкновенно вводится статья наложенія штрафовъ въ случаѣ забракованія поставляемыхъ предметовъ. Въ Германіи такихъ штрафовъ не налагаютъ, но предоставляютъ себѣ право дѣйствовать на счетъ неисправнаго подрядчика и возлагать на него всѣ переплаты. Въ этихъ трехъ государствахъ налагаются также штрафы за непоставку предметовъ въ установленный срокъ, но если однакоже подрядчикъ докажетъ, что неисправность его произошла отъ стеченія несчастныхъ обстоятельствъ, а не отъ нерадѣнія, то штрафъ слагается.

Digitized by Google

Никакихъ подобныхъ штрафовъ въ англійскомъ морскомъ вѣдомствѣ въ настоящее время не существуетъ, но до 1869 года они примѣнялись въ контрактахъ, заключаемыхъ коммисаріатскимъ или продовольственнымъ департаментомъ, который впрочемъ не отдавалъ себѣ яснаго отчета: на сколько такіе штрафы дѣйствительно приносили пользу дѣлу. Штрафы взимались въ случаѣ забракованія, при чемъ посредничество не допускалось, за несвоевременную поставку и за неуборку забракованныхъ предметовъ въ указанный срокъ. Они строго взыскивались и возбуждали сильныя жалобы, тѣмъ болѣе основательныя, что система штрафовъ вовсе не была принята въ контрактахъ на поставку *кораблестроительныхъ запасовъ*. Не рѣдко случалось, что та же фирма, поставлявшая парусину для голанокъ въ кораблестроительную часть, и такую же парусину, но только для надобностей коммисаріата, находилась въ совершенно различныхъ условіяхъ относительно штрафовъ хотя и поставляла предметы одному и тому же министерству.

Система штрафовъ была подвергнута въ Англіи въ 1869 году тщательному обсужденію и въ результатѣ была признана вредною, а равно и чуждою общепринятымъ въ торговлѣ пріемамъ. Вслѣдствіе этого состоялось постановленіе объ упраздненіи штрафовъ, которые были удержаны только въ контрактахъ на поставку свѣжаго мяса и зелени, но вмѣстѣ съ тѣмъ было обращено особое вниманіе на соблюденіе сроковъ поставки, которые должны были составлять сущность всякаго контракта. Чтобы усилить обязательство договора въ этомъ отношеніи было постановлено отказывать въ пріемѣ просроченныхъ предметовъ, которые пріобрѣтать за счетъ подрядчика, долженствующаго отвѣчать и за всѣ переплаты.

Это единственная принятая въ Англіи форма штрафовъ, если не считать незначительное изъятіе, о которомъ упомянуто выше, и по мнѣнію компетентныхъ лицъ этой формы вполнѣ достаточно, пока она останется неприкосновенною.

Продовольствіе командъ въ Германіи. Въ этомъ отношеніи германскій порядокъ существенно отличается отъ англійскаго. Въ Англіи какъ въ своихъ портахъ такъ и заграничныхъ команды продовольствуются не подрядчиками, поставляющими

Digitized by Google

провизію непосредственно на судно, что дѣлается только въ самыхъ рѣдкихъ случаяхъ, а изъ организованныхъ морскимъ министерствомъ *продовольственныхъ складовъ* (Victualling yards). Въ Германіи же такихъ складовъ не существуетъ, и поставка провизіи производится подрядчиками. Германцы утверждаютъ, что судовая команда можетъ быть наилучшимъ судьею въ качествѣ провизіи, а что касается до цѣны, то нѣтъ сомнѣнія, что подрядчикъ можетъ поставлять провизію по низшей цѣнѣ нежели правительство, въ особенности если принять во вниманіе расходъ по содержанію администраціи *склада* и возможную порчу провизіи при ея храненіи. За исключеніемъ лишь соленаго и презервованнаго мяса, которыхъ положенъ извѣстный запасъ въ портѣ, всѣ прочіе провизіонные предметы поставляются по контрактамъ, заключаемымъ интендантскимъ управленіемъ морскаго министерства въ Берлинѣ, или же мѣстнымъ интендантскимъ чиновникомъ. Этотъ послѣдній чиновникъ главному директору порта не подчиненъ, а находится въ вѣдѣніи командующаго войсками округа; въ сущности же онъ отвѣчаетъ за свои дѣйствія передъ главнымъ, интендантомъ въ Берлинѣ.

Контракты заключаются осенью и не болѣе, какъ на 1 годъ, при чемъ главный интендантъ увѣдомляетъ мѣстныхъ интендантскихъ чиновниковъ о предполагаемой потребности провизіонныхъ предметовъ по каждому порту для довольствія командъ на судахъ и находящихся на берегу въ казармахъ. Къ числу провизіонныхъ предметовъ, пріобрѣтаемыхъ по контракту, относятся: свѣжее мясо, свѣжій хлѣбъ, сухари, мука, сливы, уксусъ, вино, кофе, картофель, рисъ, чай, сахаръ, масло, бобы, горохъ и сливы въ консервахъ. Такіе же предметы, какъ соль, зелень и коренья, которые вообще употребляются въ небольшихъ количествахъ, пріобрѣтаются наличною покупкою.

За границею провизія пріобрѣтается покупкою на мѣстѣ, хотя впрочемъ такіе предметы, какъ масло, пикули, щавель и противоцынготный сокъ высылаются иногда на суда и изъ Германіи.

По контракту провизія должна поставляться на шлюпки,

Digitized by Google

которыя съ этою цѣлію посылаются на берегъ, но въ германскихъ портахъ пріемъ провизіи большею частію дѣлается въ *Провіантскомъ управленіи*, которое такимъ образомъ является промежуточнымъ мѣстомъ между подрядчикомъ и судномъ и гдѣ пріемщики съ судна, передъ отвозомъ провизіи на судно, обязаны осмотрѣть ее.

Къ обязанностямъ *провіантскаго управленія* относится оповѣщеніе судовъ и портовыхъ учрежденій о контрактахъ, заключенныхъ на поставку провизіи.

Пріемщиками провизіи со стороны судна, находящагося въ плаваніи, команда котораго довольствуется отъ *казны*, состоятъ:

Старшій офицеръ,

Судовой врачъ,

Казначей.

Матросы, находящіеся на берегу въ казармахъ, получаютъ отъ казны только провіантъ, а прочія провизіонныя предметы пріобрѣтаютъ на счетъ своего жалованья (3 зильбергроша въ день, что соотвѣтствуетъ по курсу 15 кредитнымъ копейкамъ), изъ котораго обязательно отчисляется на приварокъ по $8^1/_2$ нашихъ кредитныхъ копейки ($1^2/_3$ зильбергроша). Пріемщиками со стороны морскихъ командъ, находящихся на берегу, состоятъ:

Офицеръ,

Унтеръ-офицеръ,

Нѣсколько матросовъ.

Эти пріемныя коммисіи удостовѣряются въ хорошемъ качествѣ поставляемыхъ провизіонныхъ продуктовъ. На рѣшеніе пріемщиковъ со стороны команды, находящейся на берегу, которая покупаетъ провизію на свои собственныя средства, такъ сказать частнымъ образомъ, никакой аппеляціи не существуетъ. Но въ случаѣ забракованія продуктовъ, поставляемыхъ на военное судно, находящееся въ плаваніи, адмиралъ начальникъ морской станціи назначаетъ ревизіонную коммисію, состоящую изъ:

Старшаго офицера,

Врача,

Digitized by Google

Старшаго интендантскаго чиновника,

Двухъ, пользующихся уваженіемъ гражданъ.

Должностныя лица эти должны быть старше чиномъ лицъ, бывшихъ пріемщиками.

Рѣшеніе ревизіонной коммисіи есть окончательное, и жалоба на нее въ судъ строго воспрещается.

Къ обязанностямъ *Провіантскаго управленія* относится: хранить на все время поставки контрактъ и установленные образцы, уплачивать по счетамъ подрядчика, подтвержденнымъ судовыми квитанціями и ежемѣсячно представлять вѣдомости въ интендантство въ Берлинѣ. Отчетъ о выполненіи всего контракта со всѣми оправдательными документами представляется также въ интендантство, а оттуда направляется для окончательной ревизіи въ государственный контроль въ Потсдамѣ.

Что касается до дѣйствій на самомомъ суднѣ, то и оно посылаетъ въ интендантство мѣсячныя вѣдомости о принятыхъ провизіонныхъ продуктахъ и причитающихся за нихъ платежахъ. Вѣдомости эти служатъ средствомъ для повѣрки отчетовъ, представляемыхъ провіантскимъ управленіемъ.

Замѣна продуктовъ, положенныхъ по табели, допускается въ Германіи лишь при условіи, что цѣны замѣняющихъ продуктовъ не выше означенныхъ въ табели.

Не лишнее будетъ привести здѣсь нѣкоторыя характеристическія постановленія изъ германскаго портоваго уложенія.

Сохраненіе тайны. Неразглашеніе и сохраненіе въ тайнѣ дѣлъ, производящихся въ порту естъ одна изъ главныхъ обязанностей портовыхъ чиновниковъ. Воспрещается подъ страхомъ увольненія отъ службы безъ пенсіи, независимо отъ другихъ наказаній, сообщать лицамъ постороннимъ какія бы то ни было свѣдѣнія изъ портоваго дѣлопроизводства, а въ особенности объ имѣющихся въ виду заподрядахъ запасовъ и матеріаловъ, о наличіи запасовъ въ порту, а также сообщать чертежи и планы,

Снятіе копій съ чертежей, плановъ и дѣловыхъ бумагъ для частной надобности воспрещается.

Digitized by Google

Принятіе подарковъ. (*) Воспрещается принимать отъ подрядчиковъ и отъ лицъ, производящихъ работы въ портѣ, подарки, уплату долговъ и всякія другія услуги. О подобнаго рода предложеніяхъ должно быть всякій разъ доводимо до свѣдѣнія главнаго директора порта, который сдѣлавшихъ такія предложенія лицъ устраняетъ отъ всякаго участія въ подрядахъ по порту на будущее время, а въ то же время можетъ возбудить противъ нихъ и судебное преслѣдованіе.

Порядокъ сношеній. Переписка между различными портовыми частями, а также съ главнымъ директоромъ порта должна быть упрощена до крайнихъ предѣловъ.

Портъ принимаетъ мѣры, чтобы пріемъ запасовъ и матеріаловъ для удовлетворенія всѣхъ потребностей не былъ затрудненъ сложными и излишними формальностями. Тѣмъ не менѣе отвѣтственность портовыхъ чиновъ за выполненіе всѣхъ обязанностей по пріему и отпуску матеріаловъ, счетоводству и отчетности остается во всей силѣ.

Система обмундированія въ Германіи. Германскіе матросы сами уплачиваютъ за отпускаемую имъ одежду, которая заготовляется морскимъ обмундировальнымъ складомъ въ Килѣ. Морскіе же солдаты (See battalion) и нижніе чины морской артиллеріи за предметы обмундированія ничего не платятъ и снабжаются ими, подобно тому какъ и солдаты арміи, изъ вещеваго склада въ Берлинѣ.

Нижніе чины портовой команды (Werft division) (**) и флотской команды (Matrosen division) довольствуются обмундированіемъ на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и матросы.

Всѣ предметы обмундированія для матросовъ, заподряжен-

(*) Одно лицо, занимавшее видный постъ въ англійской морской администраціи и командированное въ началѣ семидесятыхъ годовъ въ Германію, Францію и Бельгію для изученія существующихъ тамъ служебныхъ порядковъ, утверждало, что между чиновниками въ Германіи лихоимства и вымогательства не существуетъ вовсе, но что этотъ порокъ иногда проявляется во Франціи и между низшими чиновниками въ Бельгіи. Очень можетъ быть, что съ тѣхъ поръ принципы служащихъ во Франціи и Бельгіи измѣнились къ лучшему.

(**) Портовая команда состоитъ изъ кадровыхъ мастеровыхъ, а также изъ машинистовъ, кочегаровъ и мастеровыхъ съ тѣхъ судовъ, которыя окончили кампанію.

Digitized by Google

ные по контракту, поставляются въ устроенный въ Килѣ центральный складъ (въ Англіи такой складъ находится въ Дептфордѣ) и оттуда уже разсылаются въ Данцигъ и Вильгельмсгафенъ. Складъ въ Килѣ находится подъ высшимъ наблюденіемъ интендантства въ Берлинѣ, которое заключаетъ контрактъ и возлагаетъ на мѣстныхъ интендантскихъ чиновниковъ обязанность слѣдить за исполненіемъ контракта и сходствомъ поставляемыхъ предметовъ съ утвержденными образцами. Въ числѣ этихъ мѣстныхъ интендантскихъ чиновниковъ состоятъ контролеръ и *отчетный чиновникъ* или какъ его въ Германіи называютъ *рендантъ*.

На случай экстренной потребности въ обмундированіи при складѣ въ Килѣ, а равно и въ другихъ портахъ положенъ особый коммисаръ по обмундировочной части, въ непосредственномъ распоряженіи котораго состоятъ закройщикъ и сапожный мастеръ. Эти лица заправляютъ организованными въ портахъ обмундировальными и сапожными мастерскими и отвѣтствуютъ передъ интендантствомъ за хорошее и прочное шитье одежды и сапоговъ изъ поставляемыхъ матеріаловъ. Ближайшимъ образомъ они отвѣчаютъ передъ *управленіемъ портовыхъ хранилищъ*, (а въ томъ числѣ передъ контролеромъ и рендантомъ). Предварительно однакоже отпуска изготовленной одежды и обуви на суда, въ портовую и флотскую команду всѣ предметы обмундированія и обуви, изготовленные какъ въ портовыхъ мастерскихъ, такъ и поставленные въ оную подрядчиками, должны пройти особую пріемную коммисію.

Эта послѣдняя коммисія, состоящая изъ капитанъ-лейтенанта, лейтенанта и содержателя имущества должна собираться въ установленные сроки и подвергать осмотру каждый предметъ обмундированія, вышедшій изъ обмундировальной мастерской или поставленный подрядчикомъ. Въ особенности она наблюдаетъ за исполненіемъ всѣхъ требуемыхъ испытаній матеріала на прочность и за хорошею выдѣлкою предметовъ. Коммисія должна быть во всѣхъ своихъ заключеніяхъ единогласна, иначе предметы бракуются, если только не будетъ назначена ревизіонная коммисія, о которой упомянуто выше

Digitized by Google

и которая отмѣнитъ рѣшеніе пріемной коммисіи. Засѣданіямъ пріемной коммисіи *рендантъ* ведетъ журналы, подписываемые всѣми членами коммисіи.

На тщательное и строгое веденіе этого журнала обращается особое вниманіе, и онъ ежегодно свидѣтельствуется адмираломъ начальникомъ морской станціи, совмѣстно съ интендантскимъ чиновникомъ, спеціально для того командируемымъ изъ Берлина. Эти два лица входятъ во всѣ подробности обмундировальнаго дѣла и провѣряютъ всѣ книги и счеты.

На удостоенные къ пріему матеріалы прикладывается клеймо того порта, гдѣ производилась пріемка. Затѣмъ при выдачѣ матросамъ готоваго платья на каждомъ предметѣ одежды отпечатывается нумеръ, подъ которымъ матросъ числится въ судовомъ спискѣ, но не смотря на это правило, продажа вещей, принадлежащихъ матросамъ, иногда замѣчается и въ Германіи.

Непринятыя вещи обмундированія могутъ быть возвращены для исправленія и вновь приняты, если только въ нихъ нѣтъ какихъ либо существенныхъ пороковъ.

Если заказанное подрядчику для удовлетворенія экстренной надобности обмундированіе не будетъ принято вслѣдствіе дурной работы, то подрядчикъ обязанъ сшить новыя вещи изъ матеріала, отпущеннаго ему за деньги изъ правительственнаго склада, при чемъ за работу вещей онъ уже никакой платы не получаетъ.

Всякое судно, назначенное въ плаваніе, снабжается обмундированіемъ по числу команды, при чемъ каждый матросъ обязанъ имѣть установленное количество одежды. Кромѣ того на судно отпускается запасъ готовыхъ вещей и матеріала сообразно продолжительности предстоящаго плаванія. Пополненіе обмундированія заграницею дѣлается по распоряженію командира съ соблюденіемъ наиболѣе выгодныхъ условій, но вообще пріобрѣтеніе мундирныхъ предметовъ заграницею избѣгается, и при всякомъ удобномъ случаѣ они высылаются изъ Киля.

Мундирнымъ предметамъ установлены нормальныя цѣны, по которымъ они и продаются нижнимъ чинамъ.

Digitized by Google

Каждый нижній чинъ на суднѣ имѣетъ разцѣнку предметовъ одежды и матеріала и можетъ покупать, что захочетъ, но всякій разъ съ одобренія офицера, который наблюдаетъ, чтобы матросы его капральства имѣли положенный комплектъ обмундированія и не покупали излишнихъ вещей. Получающій обмундированіе выдаетъ въ пріемѣ его квитанцію, которая служитъ содержателю судоваго имущества документомъ.

Снабженіе судна предметами обмундированія въ надлежащемъ количествѣ, отпускъ нижнимъ чинамъ хорошей и доброкачественной одежды, содержаніе въ порядкѣ и исправности судовыхъ запасовъ, правильное расходованіе ихъ и своевременное веденіе отчетности, все это возлагается на ту же комисію, состоящую изъ командира, лейтенанта и казначея, которая занимается провѣркою кассовыхъ оборотовъ. Обязанности эти по всѣмъ частямъ, а въ томъ числѣ и въ отношеніи обмундированія не номинальныя только, а фактическія, такъ какъ командиръ, совмѣстно съ содержателемъ мундирныхъ вещей отвѣчаетъ за исправное ихъ храненіе и веденіе отчетности. Онъ обязанъ время отъ времени лично свидѣтельствовать запасы и книги и удостовѣряться, что все состоитъ въ должномъ порядкѣ.

Всякій нижній чинъ, при отправленіи въ плаваніе, имѣетъ право получить извѣстный комплектъ обмундированія въ долгъ, для покрытія котораго изъ его жалованья ежемѣсячно вычитается по 4 р. 50 коп. кредитныхъ (3 талера). Въ случаѣ перевода матроса, получившаго обмундированіе въ долгъ, на другое судно, съ нимъ переходитъ и его долгъ, который казначеемъ втораго судна возвращается казначею перваго судна.

Отчетность на суднѣ заканчивается ежемѣсячно, а выписки изъ нея каждые три мѣсяца посылаются въ интендантство. Затѣмъ полная отчетность со всѣми документами препровождается черезъ интендантство въ государственный контроль въ Потсдамѣ. Получивъ изъ государственнаго контроля увѣдомленіе, что по представленной отчетности никакихъ замѣчаній не послѣдовало, или же, что требуются извѣстныя объясненія, интендантство поставляетъ о томъ въ извѣстность подлежащее военное судно.

Digitized by Google

Объясненія должны быть подписаны командиромъ и подлежащимъ содержателемъ имущества.

Что касается до мундирныхъ складовъ на берегу, то обороты ихъ показываются въ особой шнуровой книгѣ и заканчиваются каждые три мѣсяца. Изъ нихъ выводится отчетная вѣдомость въ двухъ экземплярахъ, одинъ хранится при складѣ, а другой посылается въ интендантство въ Берлинъ, а оттуда въ концѣ года всѣ отчетныя вѣдомости препровождаются въ государственный контроль въ Потсдамѣ.

Отчетность въ обмундировальной и сапожной мастерской ведется контролеромъ на основаніи книгъ, а также документовъ, предъявляемыхъ закройщикомъ и сапожнымъ мастеромъ. При этомъ соблюдается, чтобы на одной сторонѣ отчетной вѣдомости было показано количество отпущеннаго матеріала, а на другой—число сшитыхъ вещей, которое на основаніи положенія должно получиться изъ означеннаго количества матеріала. Всякій недостатокъ или излишекъ долженъ быть разъясненъ.

Снабженіе морскихъ госпиталей. Продовольственные припасы для госпиталей, а также топливо и освѣщеніе какъ для госпиталей, такъ и для морскихъ казармъ заготовляются черезъ посредство *Управленія мѣстныхъ войскъ и госпиталей*, которое дѣлаетъ заподрядъ осенью для удовлетворенія потребностей наступающаго года. Управленіе это заготовляетъ топливо и освѣщеніе вообще для всѣхъ портовыхъ учрежденій, и только увѣдомляетъ о сдѣланныхъ имъ распоряженіяхъ морское интендантство.

При заготовленіи прочихъ предметовъ для госпиталей соблюдаются тѣ же порядки, которыми вообще въ своихъ дѣйствіяхъ руководствуется портъ, при чемъ заготовителемъ является или центральное интендантство, или его мѣстные агенты. Устроенный въ Килѣ складъ бѣлевыхъ вещей для госпиталей ежегодно осматривается интендантскимъ чиновникомъ, который удостовѣряется какъ въ качествѣ этихъ вещей, такъ и въ поддержаніи должнаго ихъ запаса. Затѣмъ онъ исчисляетъ, сколько и какихъ именно вещей должно быть заготовлено на наступающій годъ.

Digitized by Google

По провѣркѣ этихъ исчисленій, въ октябрѣ заключается контрактъ на поставку требуемыхъ предметовъ въ Киль, откуда они уже распредѣляются по другимъ госпиталямъ.

Что касается до хирургическихъ инструментовъ, то существующій въ Германіи и Бельгіи порядокъ ихъ пріобрѣтенія сходенъ съ англійскимъ. Такъ какъ для выдѣлки такихъ инструментовъ требуется особая спеціальность, то и поставка ихъ не можетъ быть подчинена общимъ правиламъ, а предоставляется какой либо извѣстной фирмѣ, пользующейся хорошею репутаціею, за которою она и остается, пока этою фирмою довольны. Такъ, фирмы Виндларъ въ Германіи и гг. Вейссъ и Савиньи въ Англіи, въ продолженіи многихъ лѣтъ снабжали германскій и англійскій флотъ и армію хирургическими инструментами.

Но въ то же время англичане отдаютъ предпочтеніе самому способу пріобрѣтенія хирургическихъ инструментовъ, установленному въ Германіи. Въ Англіи всѣ требованія направляются къ главному медицинскому инспектору, и онъ уже пріобрѣтаетъ инструменты, тогда какъ въ Германіи они пріобрѣтаются непосредственно самими судами, полками и госпиталями, но за то и подъ ихъ отвѣтственностью, при чемъ только требуется, чтобы копіи съ даннаго контрагенту наряда сообщались по принадлежности, или въ морское интендантство, или въ военное министерство. При такомъ порядкѣ всегда есть возможность контролировать нарядъ и требовать объясненія въ случаѣ признаннаго излишества въ покупкѣ инструментовъ, а выгода та, что пріобрѣтеніе ихъ не задерживается можно сказать, ни на одинъ часъ, что въ данномъ случаѣ очень важно.

Лекарственные припасы для флота и арміи пріобрѣтаются въ Германіи подобнымъ же способомъ, и къ этому дѣлу привлечено нѣсколько солидныхъ домовъ. Въ Бельгіи на поставку лекарственныхъ припасовъ, какъ и вообще на всѣ предметы, назначаются публичные торги, но на практикѣ подрядъ остается почти всегда за одною большою акціонерною фирмою, существующею въ Антверпенѣ, гдѣ находится также и центральная аптека. Изъ этой аптеки снабжаются всѣ бельгійскія войска. Заподряженные по контракту припасы принимаются коммисіею,

Digitized by Google

во главѣ которой находится старшій докторъ. Коммисія очень строго относится къ пріему, за просрочку налагаются штрафы, а въ случаѣ недоброкачественности или фальсификаціи припасовъ подрядчикъ лишается права вступать въ дѣла съ казною на будущее время.

Продажа стараго и вышедшаго изъ употребленія имущества. Въ германскихъ военныхъ портахъ продажа стараго и вышедшаго изъ употребленія имущества дѣлается по распоряженію главнаго директора порта, при чемъ вся исполнительная часть въ этомъ дѣлѣ возлагается на директора управленія портовыхъ хранилищъ. На этихъ двухъ лицъ падаетъ вся отвѣтственность по выполненію продажи негодныхъ предметовъ, за исключеніемъ лишь рѣшенія вопроса о томъ, какія именно вещи должны быть проданы. Этотъ послѣдній вопросъ предоставляется усмотрѣнію особыхъ чиновниковъ, или офицеровъ, которые періодически назначаются для освидѣтельствованія имущества при разруженіи судовъ, или приходящаго въ негодность при храненіи его въ магазинахъ. Актъ свидѣтельства о негодности и квитанція покупщика служатъ документами для исключенія проданнаго имущества изъ вѣдѣнія порта.

Самая продажа производится аукціоннымъ порядкомъ и о результатахъ ея сообщается морскому интендантству для занесенія въ отчетность проданныхъ матеріаловъ и вырученной суммы, которая однакоже поступаетъ въ доходъ государственнаго казначейства.

Въ Бельгіи продажа негоднаго имущества производится во многомъ одинаково съ Англіею, но тамъ есть слѣдующая особенность: правительственный органъ, который предполагаетъ продать негодныя вещи, не участвуетъ ни въ какихъ, сопряженныхъ съ продажею расходахъ, такъ какъ онъ нисколько не заинтересованъ въ выручаемой отъ продажи суммѣ. Поэтому онъ сообщаетъ только министру финансовъ о подлежащихъ продажѣ предметахъ и о мѣстѣ, гдѣ они находятся, а затѣмъ всѣ послѣдующія дѣйствія беретъ уже на себя министерство финансовъ, въ рессурсы котораго и поступаетъ вырученная сумма.

Digitized by Google

Хотя при означенной системѣ открывается доступъ для дѣйствій постороннему вѣдомству въ такой чертѣ, которая подлежитъ юрисдикціи инаго вѣдомства, но за то всѣ расходы, какъ прямые, такъ и косвенные, вызываемые продажею негоднаго имущества вполнѣ падаютъ на реализуемую отъ продажи сумму, и та отрасль управленія, которой принадлежали проданные предметы, не несетъ никакихъ затратъ.

Впрочемъ въ Англіи часть расходовъ, сопряженныхъ съ продажею ненужнаго имущества, относится на морскую смѣту, а именно на кредитъ, ассигнованный на рабочую силу.

Отчетность. Имѣющіеся въ германскихъ портахъ запасы подраздѣляются на сорта, и сообразно такому дѣленію ведется матеріальная отчетность.

При каждомъ магазинѣ имѣется шнуровая матеріальная книга, въ которую записываются всѣ пріемы и выдачи. Такая же книга ведется и контролеромъ, состоящимъ въ непосредственномъ вѣдѣніи интендантства. Обѣ эти книги должны сходиться, и всякій оборотъ матеріаловъ долженъ быть оправданъ документомъ.

Отчетность заканчивается въ портахъ 31-го декабря, отправляется въ интенданство въ Берлинъ 1-го апрѣля, а оттуда по освидѣтельствованіи 1-го іюля посылается въ государственный контроль для окончательной ревизіи.

Полнаго сличенія всѣхъ остатковъ, выведенныхъ по книгѣ съ остатками оказавшимися въ дѣйствительности въ концѣ года не дѣлается, но берется одна пятая часть остатковъ и эта часть провѣряется интендантскимъ чиновникомъ при помощи портоваго десятника или старшины. Тутъ уже все подвергается самому тщательному обмѣру и обвѣсу. Такая провѣрка части остатковъ занимаетъ въ году два мѣсяца.

Отпуски и пріемы подраздѣляются на четыре категоріи:

1. Отпуски и пріемы за наличныя деньги.
2. Отпуски и пріемы по отношенію къ судамъ и другимъ портовымъ учрежденіямъ.
3. Отпуски и пріемы по отношенію къ мастерскимъ.
4. Различные другіе отпуски и пріемы.

Каждые три мѣсяца о произведенныхъ отпускахъ и пріемахъ

Digitized by Google

составляется вѣдомость, которая препровождается въ интендантство, а копія съ нея хранится въ порту.

Кромѣ того о всѣхъ наличныхъ покупкахъ составляется особая мѣсячная вѣдомость, которая посылается въ интендантство, тамъ просматривается, а въ концѣ года вмѣстѣ съ полною годовою отчетностью порта представляется въ государственный контроль въ Потсдамѣ. Причитающіяся къ полученію суммы съ посторонних вѣдомствъ, иностранныхъ правительствъ и частныхъ лицъ выводятся изъ отчетности самимъ интендантствомъ.

Разнесеніе расходовъ по параграфамъ смѣты и наблюденіе, чтобы портовыя части не переходили за предѣлы ассигнованныхъ каждой изъ нихъ суммъ, лежатъ на обязанности контролера порта, гдѣ большинство такихъ вопросовъ, которые въ Англіи составляютъ предметъ вѣдѣнія центральной администраціи, въ Германіи разрѣшаются *на мѣстѣ*, какъ о томъ впрочемъ было уже сказано выше. Контролеръ, который вмѣстѣ съ отчетнымъ чиновникомъ или рендантомъ составляетъ *комиссію по надзору за портовымъ имуществомъ*, находится въ вѣдѣніи директора управленія портовыхъ хранилищъ, а потому и всѣ свои отчеты представляетъ черезъ него. Кромѣ вышеупомянутыхъ обязанностей, на контролера возлагается:

1. наблюдать, чтобы каждая мастерская въ порту выполняла данные ей наряды согласно съ программою,

2. слѣдить и своевременно отмѣчать расходы по постройкѣ новыхъ зданій, ремонту, снабженію и по постройкѣ новыхъ судовъ согласно съ программою,

3. провѣрять счеты, предъявляемые портамъ другими учрежденіями и обратно,

4. составлять оцѣнку издѣлій, производящихся въ мастерскихъ порта, и по изготовленіи вещей выводить нормальную ихъ цѣну,

5. наблюдать за поддержаніемъ запаса матеріаловъ въ томъ размѣрѣ, какой установленъ смѣтою или состоявшимися распоряженіями, и въ случаѣ уменьшенія его доводить до свѣдѣнія главнаго директора порта.

При выполненіи всѣхъ этихъ обязанностей, контролеръ,

Digitized by Google

независимо отъ личнаго своего усердія и дѣятельности, пользуется слѣдующими данными: установленною на текущій годъ программою портовыхъ работъ, вѣдомостями, представляемыми ежемѣсячно мастерскими, вѣдомостями о денежныхъ оборотахъ, накладными, при которыхъ поставляются матеріалы въ портъ, требовательными бланками (соотвѣтствуютъ нашимъ вырѣзнымъ билетамъ) и квитанціями на различнаго рода матеріалы.

Мастерскія. Отчетность нѣсколькихъ мастерскихъ ведется старшимъ конторщикомъ, заканчивается ежемѣсячно и затѣмъ представляется контролеру по части интендантства. На одной сторонѣ вѣдомости показывается количество сыраго матеріала, а на другой переработка его въ издѣлія. Отпуски показываются согласно съ категоріями работъ, а именно:

1. новое судостроеніе,
2. ремонтъ,
3. пополненіе запасовъ порта,
4. издѣлія для другихъ учрежденій порта,
5. различные отпуски.

Заробочая плата показывается на той же страницѣ, гдѣ обозначается и результатъ ея т. е. издѣліе, такъ что дѣйствительная цѣна, безъ накладныхъ расходовъ, можетъ быть выведена очень легко.

Заробочая плата производится понедѣльно, а балансовыя вѣдомости о ней посылаются въ интендантство ежемѣсячно.

По разсмотрѣніи ихъ интендантствомъ въ концѣ года, вмѣстѣ съ прочею отчетностью, онѣ препровождаются въ государственный контроль въ Потсдамѣ.

Здѣсь не лишнее будетъ сказать нѣсколько словъ о значеніи государственнаго контроля, о которомъ такъ часто упоминается въ настоящей статьѣ. Онъ есть высшая ревизіонная инстанція (Ober Rechnungs kammer), совершенно независимая, какъ отъ министерства финансовъ, такъ и отъ прочихъ учрежденій и отвѣтственная только передъ однимъ императоромъ. Вся стекающаяся въ ней отчетность провѣряется съ особою строгостью, и рвеніе ревизоровъ подстрекается еще тѣмъ обстоятельствомъ, что за каждую обнаруженную ошибку

Digitized by Google

имъ производится дополнительная къ получаемому ими содержанію плата.

Въ Бельгіи отчетность по военному вѣдомству передается по четвертямъ года областными интендантами въ военное министерство, откуда по разсмотрѣніи, она представляется въ Счетную палату (Cour des comptes), соотвѣтствующую государственному контролю въ Германіи.

На основаніи провѣренной въ счетной палатѣ отчетности военный министръ въ Бельгіи, а равно и во Франціи, представляетъ общій отчетъ о хозяйственныхъ операціяхъ министерства по отношенію къ снабженію войскъ и заключеннымъ контрактамъ, въ которомъ означается, какія суммы были ассигнованы и въ дѣйствительности издержаны, какіе пріобрѣтены предметы снабженія и какимъ способомъ; соблюдены ли были при этомъ установленныя правила, и если нѣтъ, то по какимъ именно причинамъ.

Въ Англіи нѣкоторыя лица крайне сочувственно относятся къ такому гласному изложенію хода хозяйственныхъ операцій и думаютъ, что если бы такой порядокъ былъ введенъ въ Англіи, то онъ съ одной стороны удовлетворилъ бы любознательность общества, а съ другой охранилъ бы и само министерство отъ подозрѣній и нареканій. Если не ошибаюсь, по морскому вѣдомству въ Англіи такіе отчеты въ настоящее время уже составляются.

Снабженіе судовъ запасами и судовая отчетность въ Германіи. Суда получаютъ свои запасы изъ порта въ томъ количествѣ, какое установлено положеніемъ и табелями для каждаго разряда судна. Командиръ можетъ потребовать запасы и *сверхъ положенія*, и если на это согласится главный директоръ порта, то требованіе командира удовлетворяется. Если же произойдетъ пререканіе, то вопросъ представляется на разрѣшеніе адмирала начальника морской станціи.

Принимаемые запасы свидѣтельствуются офицерами и унтеръ-офицерами, назначаемыми командиромъ. Послѣдній лично отвѣтствуетъ за надлежащее снабженіе судна по всѣмъ частямъ, а въ томъ числѣ книгами и бланками, морскими картами и лоціями.

*

Digitized by Google

Командиръ отвѣтствуетъ также за упорядоченіе всѣхъ производящихся на его суднѣ матеріальныхъ оборотовъ, за безопасное храненіе матеріаловъ, строгую бережливость въ ихъ расходованіи и за своевременное веденіе отчетности. Но нѣкоторымъ изъ перечисленныхъ обязанностей онъ является единственно отвѣтственнымъ лицомъ,—по другимъ отвѣтственность его разлагается. При выполненіи всѣхъ этихъ обязанностей старшій офицеръ долженъ сколь возможно болѣе содѣйствовать командиру, черезъ что, однакоже, нисколько не ослабляется отвѣтственность самого командира.

Подъ наблюденіемъ этихъ двухъ лицъ дѣйствуютъ офицеры и унтеръ-офицеры, которые обязаны слѣдить, чтобы по каждому изъ ввѣренныхъ имъ отдѣловъ судно было снабжено всѣми необходимыми запасами въ требуемомъ количествѣ и хорошаго качества, и затѣмъ всѣ мелочныя обязанности, связанныя съ пріемомъ и употребленіемъ матеріаловъ, *за исключеніемъ отчетности*, возлагаются уже на нихъ. Согласно съ симъ за исправность матеріальной части отвѣчаютъ:

за 1 отдѣлъ—шкиперскіе запасы
одинъ офицеръ и боцманъ,
за 2 отдѣлъ—штурманскіе принадлежности
одинъ офицеръ и унтеръ офицеръ рулевой старшина,
за 3 отдѣлъ—артиллерійскіе запасы
одинъ офицеръ и артиллеристъ,
за 4 отдѣлъ—тиммерманскіе принадлежности
одинъ офицеръ и тиммерманъ,
за 5 отдѣлъ—машинные запасы
старшій механикъ.

Эти пять группъ офицеровъ и унтеръ-офицеровъ являются отвѣтственными сообща съ командиромъ, но такъ сказать въ первомъ порядкѣ: за должное примѣненіе къ дѣлу матеріаловъ, за ихъ храненіе и правильность расхода, за утраты, неявки, переработку въ другія издѣлія, за исправленіе ихъ и наконецъ за доставленіе всѣхъ данныхъ для своевременнаго веденія отчетности. Тѣмъ не менѣе всѣ эти чины, за исключеніемъ лишь старшаго механика, никакимъ образомъ непричастны къ чисто *содержательскимъ обязанностямъ* и въ дѣлѣ

Digitized by Google

попеченія о ввѣренныхъ имъ матеріалахъ ограничиваются лишь исполнительною частью.

Вся же содержательская обязанность по всѣмъ пяти отдѣламъ и веденіе отчетности возлагается на шкипера (*Materialien verwalter*), который уже долженъ вѣсить, мѣрить, считать и укладывать всѣ запасы. Онъ присутствуетъ при всѣхъ пріемахъ и отпускахъ и наблюдаетъ, чтобы шкиперская каюта и прочія помѣщенія на суднѣ для храненія запасовъ были въ полной исправности и чтобы за всѣ принятые на судно предметы выдавались квитанціи, а за всѣ отпущенные предметы получались квитанціи.

Шкиперъ отпускаетъ матеріалы по требованіямъ офицеровъ, завѣдывающихъ матеріальными отдѣлами, одобреннымъ старшимъ офицеромъ, при чемъ требованія эти и росписки въ полученіи матеріаловъ прикладываются какъ документы къ судовой отчетности. То же соблюдается и при покупкѣ предметовъ заграницею, и въ этомъ случаѣ требованія и росписки служатъ судовому казначею документами при веденіи денежной отчетности. Шкиперъ совмѣстно съ командиромъ отвѣтствуетъ передъ интендантствомъ, и никому, кромѣ командира, на суднѣ не подчиненъ. Отчетность представляется имъ на ревизію черезъ командира, и въ случаѣ какихъ либо запросовъ онъ обязанъ представить командиру всѣ необходимыя объясненія для дальнѣйшей отсылки ихъ.

Основаніемъ для составляемой шкиперомъ отчетности служатъ:

1) накладная на всѣ предметы, пріобрѣтаемые самимъ судномъ,

2) актъ свидѣтельства о предметахъ, удостоенныхъ въ негодность,

3) счетъ матеріаловъ, употребленныхъ для отопленія и освѣщенія и содержанія судна въ чистотѣ,

4) росписки въ полученіи матеріаловъ, отпущенныхъ для употребленія на суднѣ,

5) росписки въ полученіи матеріаловъ, отпущенныхъ въ машинное отдѣленіе,

6) росписки въ полученіи пороха и снарядовъ.

Digitized by Google

Пріемъ и отпускъ заносятся ежедневно и затѣмъ вся отчетность на судахъ, стоящихъ въ порту, заключается къ концу года, а на судахъ, находящихся въ плаваніи, къ концу плаванія. Она подписывается шкиперомъ и командиромъ и затѣмъ представляется въ морское министерство для критическаго обзора правильности произведенныхъ расходовъ съ технической стороны. Послѣ этого отчетность препровождается въ интендантство для провѣрки ея съ документами и сличенія съ кредитами, ассигнованными по смѣтѣ, а оттуда для окончательной ревизіи посылается въ государственный контроль.

Не смотря на столь важныя и отвѣтственныя обязанности, шкиперъ на германскихъ военныхъ судахъ не числится въ рангѣ офицеровъ и не есть членъ офицерской каютъ-компаніи, а между тѣмъ онъ непосредственно подчиненъ, какъ уже выше сказано, одному только командиру, который можетъ его смѣнить и списать, и вмѣстѣ съ командиромъ является отвѣтственнымъ передъ морскимъ министерствомъ. Но въ то же время онъ не есть и унтеръ-офицеръ, такъ что всего ближе его можно бы приравнять къ служебному положенію нашихъ шкиперовъ и коммисаровъ. Командиръ имѣетъ право передать часть его обязанностей судовому казначею, но такъ какъ послѣдній не есть начальникъ шкипера, то въ случаѣ разногласія съ нимъ, все, что можетъ сдѣлать казначей,—это доносить командиру.

Передъ назначеніемъ на должность шкипера, лицо, желающее получить это мѣсто, должно быть подвергнуто испытанію, какъ въ порту, такъ и на одномъ изъ стоящихъ въ гавани судовъ. Оно должно имѣть извѣстный образовательный цензъ. Что касается до ожиданій въ будущемъ, то шкиперъ не только не можетъ расчитывать на какое либо служебное повышеніе, но даже не имѣетъ права на пенсію. Все, чего онъ можетъ достигнуть, если только былъ поведенія одобрительнаго—это получить при отставкѣ *свидѣтельство* на право полученія соотвѣтствующаго его положенію мѣста въ различныхъ отрасляхъ гражданской службы, а именно писца или какую либо должность по вѣдомству почтовому, путей

Digitized by Google

сообщенія, телеграфному или на государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Шкиперъ не имѣетъ ничего общаго съ пріемомъ и храненіемъ провизіи и обмундированія, такъ какъ исполнительная часть по этимъ отраслямъ хозяйства возлагается на судовую коммисію, о которой было упомянуто выше. Коммисія эта ближайшимъ образомъ заботится, чтобы судно было снабжено провизіею и обмундированіемъ въ требуемомъ количествѣ и хорошаго качества, но чисто содержательскія обязанности по храненію этихъ предметовъ и отчетность по нимъ возлагаются на судоваго казначея.

По части провизіи казначею помогаетъ баталеръ, а по части обмундированія особый унтеръ-офицеръ, такъ называемый *capitaine d'armes*, но впрочемъ какъ тотъ, такъ и другой не болѣе какъ подручные, и казначей лично отвѣтствуетъ за ввѣренное ему имущество, а равно и за сохранность денежныхъ суммъ. Командиръ обязанъ самъ по временамъ осматривать ахтеръ-люкъ и обмундировальную каюту, а также провѣрять книги.

Что касается до пріобрѣтенія запасовъ непосредственно самимъ судномъ, то фактически покупка производится казначеемъ, но командиръ можетъ приказать принять участіе въ ней и офицерамъ для удостовѣренія въ качествѣ пріобрѣтаемыхъ матеріаловъ съ технической стороны. Формальный пріемъ ихъ возлагается на офицеровъ, завѣдывающихъ матеріальными отдѣлами, о которыхъ упомянуто выше. При поставкѣ на судно экипажескихъ матеріаловъ и провизіи должны присутствовать шкиперъ и баталеръ, которые принимаютъ ихъ вѣсомъ, мѣрою и счетомъ, но въ качествѣ этихъ матеріаловъ и провизіи удостовѣряется судовая коммисія.

Въ Англіи, какъ уже сказано выше, существуетъ особый департаментъ заготовленій и контрактовъ. Нѣсколько времени тому назадъ были проектированы постановленія объ обязанностяхъ директора этого департамента, и хотя мнѣ неизвѣстно получили ли они окончательное утвержденіе, но во вся-

Digitized by Google

комъ случаѣ я считаю небезъинтереснымъ помѣстить ихъ въ этой статьѣ.

Директоръ департамента заготовленій и контрактовъ дѣйствуетъ подъ высшимъ наблюденіемъ финансоваго секретаря морскаго министерства и отвѣтствуетъ за исполненіе слѣдующихъ обязанностей.

1) Онъ заготовляетъ потребные для военныхъ судовъ и для береговыхъ учрежденій морскаго вѣдомства всѣ запасы на плаваніе (за исключеніемъ гидрографическихъ книгъ, картъ и инструментовъ), провизію и медицинскіе предметы.

Онъ завѣдываетъ также продажею негоднаго имущества.

2) Онъ посѣщаетъ порты, продовольственные склады, морскія казармы и морскіе госпитали и удостовѣряется, что весь ходъ дѣла въ этихъ учрежденіяхъ, на сколько онъ касается вѣдѣнія его департамента по пріему матеріаловъ и продажѣ имущества, выполняется надлежащимъ образомъ.

3) Онъ сообщаетъ заинтересованнымъ департаментамъ морскаго министерства всѣ необходимыя свѣдѣнія, какъ о предполагаемомъ способѣ заготовленія и продажи матеріаловъ, такъ и о наилучшемъ времени для выполненія этихъ операцій.

По полученіи требованія, подлежащею властью одобреннаго, на заготовленіе кораблестроительныхъ запасовъ, провизіи, медикаментовъ и вообще всякихъ другихъ матеріаловъ, или же на продажу негоднаго имущества, онъ приступаетъ къ пріобрѣтенію или продажѣ ихъ (изыскивая наиболѣе удобное для этого время) однимъ изъ нижеслѣдующихъ способовъ:

Вызовомъ желающихъ посредствомъ публикацій, или же приглашеніемъ извѣстныхъ только фирмъ.

Покупкою или продажею черезъ маклера; непосредственною, наличною покупкою безъ посредства маклера и безъ вызова желающихъ торговаться.

Для примѣненія того или другого способа онъ обязанъ имѣть разрѣшеніе финансоваго секретаря и контролера флота или лорда адмиралтейства, начальствующаго тѣмъ департаментомъ, по вѣдомству котораго производится заготовленіе или продажа имущества.

Digitized by Google

Для свѣдѣнія морскаго министерства онъ представляетъ каждую четверть года вѣдомость съ подробнымъ изложеніемъ всѣхъ произведенныхъ заготовокъ и продажъ.

4) Въ случаѣ заготовленія или продажи съ торговъ онъ публикуетъ въ газетахъ всѣ необходимыя свѣдѣнія. Отвѣтствуя за сохранность ящика, въ который опускаются заявленія, онъ вскрываетъ конверты въ присутствіи финансоваго секретаря и докладываетъ, чье предложеніе слѣдовало бы принять.

Въ случаѣ заготовленія или продажи черезъ маклера онъ снабжаетъ послѣдняго необходимыми указаніями. Въ этомъ случаѣ, а равно и при наличной покупкѣ, если на то послѣдуетъ разрѣшеніе, онъ, по выполненіи операціи, подробно доноситъ о томъ финансовому секретарю и лорду адмиралтейства, завѣдывающему заинтересованнымъ департаментомъ.

5) По полученіи утвержденнаго требованія онъ можетъ пріобрѣсти запасы на сумму, не превышающую 50 фунтовъ стерлинговъ, своею собственною властью, такимъ способомъ и въ такое время, какіе признаетъ за лучшіе. О подобныхъ покупкахъ онъ доноситъ время отъ времени финансовому секретарю и лорду адмиралтейства, завѣдывающему заинтересованнымъ департаментомъ.

6) Онъ наблюдаетъ, чтобы обязательства принятыя на себя подрядчикомъ выполнялись во всей строгости. Онъ имѣетъ общій надзоръ за сдачею заподряженныхъ предметовъ, сообщая въ тоже время заинтересованному данною заготовкою департаменту, главному директору счетной части и начальству порта всѣ тѣ свѣдѣнія, при помощи которыхъ они могутъ сличать состояніе кредитовъ съ произведенными расходами на заготовленіе извѣстнаго количества матеріаловъ.

7) Онъ принимаетъ и провѣряетъ счеты подрядчиковъ, и по провѣркѣ передаетъ ихъ для уплаты главному директору счетной части.

Документы, оправдывающіе покупки, сдѣланныя заграницею, передаются директору заготовленій и контрактовъ для сужденія о цѣнахъ.

Равнымъ образомъ онъ разсматриваетъ цѣны, по которымъ

Digitized by Google

были пріобрѣтены запасы мѣстнымъ распоряженіемъ портовъ и доноситъ о семъ въ ежемѣсячныхъ отчетахъ.

8) Онъ доноситъ главному директору счетной части о дѣйствіяхъ по продажѣ негоднаго имущества, сообщая по этому предмету необходимыя свѣдѣнія и въ заинтересованный департаментъ.

9) По всѣмъ вопросамъ особой важности онъ испрашиваетъ разрѣшеніе подлежащей власти.

10) Онъ вообще ведетъ всю переписку по заготовленію, сдачѣ заподряженныхъ предметовъ и продажѣ негоднаго имущества. О всѣхъ подробностяхъ, связанныхъ съ выполненіемъ возложенныхъ на ввѣренный ему департаментъ обязанностей, онъ сносится отъ своего имени со всѣми лицами и учрежденіями какъ морскаго вѣдомства, такъ и съ подчиненными учрежденіями прочихъ вѣдомствъ, а также и съ контрагентами, но бумаги особой важности подписываются финансовымъ секретаремъ.

Въ заключеніе считаю не лишнимъ привести въ этой же статьѣ нѣкоторыя изъ главнѣйшихъ постановленій о порядкѣ управленія англійскими военными портами.

1. Главный командиръ, представляя въ общемъ ходѣ службы, высшую власть надъ портами, продовольственными отдѣлами, морскими госпиталями и другими учрежденіями, въ предѣлахъ порта находящимися, не вмѣшивается однакоже во внутреннюю дѣятельность тѣхъ учрежденій, которыя ввѣряются капитанамъ надъ портомъ, за исключеніемъ случаевъ, когда подобное вмѣшательство, по мнѣнію главнаго командира, представляется необходимымъ. Если капитанъ надъ портомъ, получивъ какое либо отъ главнаго командира приказаніе, усмотритъ, что исполненіе его сопряжено съ неудобствомъ для интересовъ службы, то онъ докладываетъ объ этомъ главному командиру, представляя въ то же время свои возраженія. Если за всѣмъ тѣмъ главный командиръ будетъ на своемъ приказаніи настаивать, оно должно быть исполнено безъ дальнѣйшаго замедленія и безпрекословно, при чемъ главный командиръ становится уже передъ морскимъ министерствомъ вполнѣ отвѣтственнымъ за послѣдствія своего приказа-

Digitized by Google

нія. Капитанъ надъ портомъ можетъ, если признаетъ нужнымъ, представить свои замѣчанія по вышеозначенному обстоятельству непосредственно министерству. Разумъ постановленія, изложеннаго въ этой статьѣ, распространяется какъ на капитановъ надъ портами, такъ и на другихъ начальниковъ портовыхъ частей.

2. Капитанъ надъ портомъ, будучи всецѣло начальникомъ всѣхъ чиновъ и другихъ лицъ, въ порту на службѣ состоящихъ, имѣетъ высшее наблюденіе за всѣми отраслями дѣятельности, какъ въ самомъ порту, такъ и на судахъ (съ ограниченіемъ въ предыдущей статьѣ изложеннымъ). Онъ примѣняетъ присвоенную ему власть на столько часто, на сколько по его соображеніямъ это необходимо, чтобы усугубить исполненіе постановленій, отдаваемыхъ министерствомъ и приказаній, лично отъ него исходящихъ, и чтобы каждый исполнялъ свои обязанности ревностно, поспѣшно и добросовѣстно. Въ сихъ видахъ онъ имѣетъ право временно устранять отъ должности всѣхъ служащихъ въ порту чиновъ, дѣлопроизводителей и другихъ лицъ, донося министерству о причинахъ и обстоятельствахъ такого устраненія на тотъ конецъ, что бы случаи эти могли быть, если потребуется, подробно разобраны. Далѣе ему предоставляется собственною властью увольнять всѣхъ тѣхъ мастеровыхъ, которые, по своему дурному поведенію и невниманію къ дѣлу, окажутся неспособными продолжать службу въ порту, но никто изъ лицъ, принадлежащихъ къ разряду портовыхъ чиновъ или дѣлопроизводителей, не можетъ быть уволенъ отъ должности безъ согласія министерства.

3. Во всѣхъ случаяхъ, касающихся назначенія нижнихъ чиновъ резерва на работы въ портъ, вооруженія судовъ резерва, испытанія судовъ, какъ назначенныхъ въ плаваніе, такъ и резервныхъ,—капитанъ завѣдывающій резервомъ получаетъ приказанія отъ капитана надъ портомъ. Но во всѣхъ другихъ случаяхъ, относящихся до офицеровъ и нижнихъ чиновъ резерва, капитанъ, завѣдывающій паровымъ резервомъ, получаетъ приказанія непосредственно отъ главнаго командира. Капитанъ надъ портомъ и другіе портовые чины дол-

Digitized by Google

жны строго сообразоваться съ тѣми постановленіями, относящимися по принадлежности до каждаго изъ нихъ, которыя существуютъ теперь, или которыя имѣютъ быть впослѣдствіи изданы, какъ самимъ министерствомъ, такъ и по порученію его, по отношенію къ охранѣ, содержанію въ исправности и вооруженію резервныхъ судовъ.

4. Капитанъ надъ портомъ, на основаніи особыхъ законоположеній, пользуется въ нѣкоторыхъ случаяхъ правами мировыхъ судей.

5. Всѣ предписанія и вообще всѣ бумаги морскаго министерства адресуются на имя капитана надъ портомъ, который сообщаетъ немедленно или во всякомъ случаѣ столь поспѣшно, какъ только возможно, старшимъ портовымъ чинамъ по принадлежности приказанія, заключающіяся въ этихъ бумагахъ. Затѣмъ старшіе портовые чины представляютъ свои донесенія капитану надъ портомъ, который, если признаетъ нужнымъ, препровождаетъ ихъ, по существу дѣла, или къ секретарю лордовъ адмиралтейства, или въ подлежащіе департаменты министерства, по принадлежности.

6. а) Капитанъ надъ портомъ прилагаетъ всевозможныя мѣры къ быстрому, наиболѣе дѣйствительному и экономическому выполненію получаемыхъ имъ предписаній. Для того же чтобы старшіе портовые чины, на обязанности коихъ будетъ лежать непосредственно выполненіе этихъ предписаній, могли быть своевременно о нихъ поставляемы въ извѣстность, а также для безотлагательности совмѣстнаго старшими портовыми чинами обсужденія даннаго вопроса и наконецъ съ цѣлью предоставленія возможности этимъ чинамъ имѣть частыя, личныя съ капитаномъ надъ портомъ объясненія —установляется ежедневно въ присутственные дни въ конторѣ надъ портомъ утреннее въ $9^1/_2$ часовъ собраніе изъ слѣдующихъ лицъ:

капитана надъ портомъ,
завѣдывающаго гаванями,
старшаго корабельнаго инженера,
старшаго механика,
экипажмейстера,

Digitized by Google

бухгалтера,
казначея и
инженеръ-строителя.

б) Въ этомъ собраніи читаются вслухъ подлинныя предписанія, (за исключеніемъ помѣченныхъ «секретно») подлежащія исполненію въ тотъ день, и въ немъ присутствуетъ также и капитанъ, завѣдывающій резервомъ, на тотъ конецъ, чтобы онъ имѣлъ возможность знать всѣ предписанія, издаваемыя министерствомъ по отношенію къ судамъ, ввѣреннымъ его попеченію.

в) Въ тѣхъ случаяхъ, когда предписаніе касается двухъ или нѣсколькихъ портовыхъ частей, капитанъ надъ портомъ удостовѣряется, что оно прикосновенными къ дѣлу портовыми чинами надлежащимъ образомъ усвоено и понято.

г) Министерство желаетъ, чтобы въ этихъ утреннихъ собраніяхъ капитанъ, завѣдывающій резервомъ и всѣ старшіе портовые чины открыто заявляли капитану надъ портомъ свои мнѣнія и взгляды, клонящіеся къ усовершенствованію ввѣренныхъ имъ частей и къ болѣе скорому выполненію возложенныхъ на нихъ обязанностей.

д) Тотчасъ по окончаніи засѣданія въ утреннемъ собраніи капитанъ надъ портомъ передаетъ всѣ необходимыя указанія капитану завѣдывающему резервомъ, и другимъ старшимъ портовымъ чинамъ, до кого касаться можетъ, или посредствомъ надписей на подлинныхъ бумагахъ, или посредствомъ выписокъ изъ нихъ для предупрежденія всякаго замедленія въ исполненіи полученныхъ предписаній. Вслѣдъ за симъ старшіе портовые чины даютъ въ свою очередь надлежащія указанія своимъ подчиненнымъ.

е) Когда капитанъ надъ портомъ признаетъ нужнымъ препроводить полученныя имъ бумаги старшимъ портовымъ чинамъ, послѣдніе по снятіи съ нихъ копій или выписокъ, для своего руководства, возвращаютъ подлинныя бумаги капитану надъ портомъ.

ж) Всякое спѣшное предписаніе или полученное въ теченіе дня приказаніе по телеграфу приводится въ исполненіе

Digitized by Google

немедленно, но тѣмъ не менѣе оно должно быть прочитано въ слѣдующемъ утреннемъ собраніи.

7. а) Нѣкоторымъ портовымъ чинамъ отводятся казенныя квартиры съ садиками и помѣщеніями для ихъ канцелярій, но съ тѣмъ, что они не имѣютъ права отдать ихъ кому бы то ни было въ наемъ. Никакіе расходы по исправленію квартиръ или перемѣнамъ въ расположеніи ихъ, безъ особаго разрѣшенія морскаго министерства, не допускаются.

б) Никто изъ служащихъ въ порту чиновъ не долженъ смотрѣть на отводъ казенной квартиры, какъ на принадлежащее ему право, вслѣдствіе своего старшинства или по какимъ либо другимъ соображеніямъ, и всякая очищающаяся казенная квартира отводится тому изъ служащихъ въ порту чиновниковъ, который будетъ указанъ морскимъ министерствомъ.

8. Портовые чины, которымъ отведены казенныя квартиры, обязаны въ нихъ жить, въ тѣхъ видахъ, чтобы во всякое данное время они были въ готовности принять къ исполненію приказанія, исходящія отъ министерства или отъ капитана надъ портомъ.

9. а) Слѣдующимъ должностнымъ лицамъ присваивается званіе старшихъ портовыхъ чиновъ:

завѣдывающему гаванями,
старшему корабельному инженеру,
старшему механику,
помощнику завѣдывающаго гаванями,
экипажмейстеру,
бухгалтеру,
казначею,
инженеру-строителю или всякому другому лицу, исполняющему эту должность,
портовому священнику,
портовому врачу.

б) Въ отсутствіе капитана надъ портомъ должность его исполняетъ капитанъ, завѣдывающій резервомъ, а въ отсутствіе капитана надъ портомъ и сего послѣдняго—завѣдывающій гаванями, но желательно, чтобы по возможности изъ

Digitized by Google

этихъ трехъ лицъ находилось въ отсутствіи одновременно только одно лицо. Но если бы за всѣмъ тѣмъ по особымъ обстоятельствамъ находились въ отсутствіи или были-бы по какой либо причинѣ поставлены въ невозможность исполнять свои обязанности всѣ вышеозначенныя три лица,—въ завѣдываніе портомъ вступаютъ старшіе портовые чины по порядку старшинства, какъ означено въ предыдущемъ пунктѣ. Вообще же въ отсутствіе тѣхъ или другихъ портовыхъ чиновъ, слѣдующій по старшинству въ каждой по принадлежности портовой части, вступаетъ въ отправленіе его обязанностей, согласно впрочемъ указаніямъ, въ нижеслѣдующей статьѣ изложеннымъ.

10 а) Старшій корабельный инженеръ есть отвѣтственное передъ капитаномъ надъ портомъ лицо во первыхъ за единство дѣйствій, относящихся къ работамъ по корпусу судовъ и по механизмамъ, а во вторыхъ за своевременное выполненіе работъ, какъ на судахъ такъ и въ мастерскихъ и за вытекающую изъ хода работъ постепенность въ дачѣ нарядовъ.

б) Старшій механикъ, по званію своему старшаго портоваго чина, вообще старшему корабельному инженеру не подчиненъ, но по смыслу вышеприведеннаго пункта, дѣйствія его и распоряженія должны быть согласованы съ таковыми, исходящими отъ старшаго корабельнаго инженера.

в) Въ отсутствіе старшаго корабельнаго инженера, старшій механикъ завѣдываетъ всѣми работами, какъ на судахъ, такъ и въ мастерскихъ, при чемъ судостроитель, какъ первый помощникъ старшаго корабельнаго инженера, становится во главѣ кораблестроительной въ порту части, при условіи однако-же подчиненія во всемъ что касается распоряженій его къ срочному выполненію работъ, старшему механику, подобно тому, какъ при обыкновенныхъ обстоятельствахъ старшій механикъ поставленъ въ зависимость *въ этомъ отношеніи* отъ старшаго корабельнаго инженера.

г) Въ отсутствіе старшаго корабельнаго инженера и старшаго механика, судостроитель,—первый помощникъ старшаго корабельнаго инженера, вступаетъ въ его обязанности, а въ обязанности старшаго механика—первый его помощникъ.

Digitized by Google

11. Если кто либо изъ служащихъ въ порту чиновъ или дѣлопроизводителей будетъ находиться въ отпуску, заболѣетъ или въ отсутствіи по другимъ какимъ либо причинамъ,—должность его исполняется слѣдующимъ по старшинству въ подлежащей портовой части чиновникомъ, или же совмѣстною работою его сослуживцевъ, какъ то будетъ признано за лучшее капитаномъ надъ портомъ, безъ всякаго вознагражденія. Но если однакоже исполненіе этихъ экстренныхъ обязанностей сдѣлается на столько отяготительнымъ или отсутствіе чиновника будетъ столь продолжительно, что подобный неоплачиваемый излишній трудъ можетъ уже явиться предосудительнымъ и несовмѣстнымъ съ достоинствомъ государственной службы, то такое обстоятельство должно быть представлено на усмотрѣніе морскаго министерства.

12. Старшіе портовые чины отвѣтствуютъ за исправное веденіе дѣла въ подвѣдомственныхъ имъ частяхъ и за нерадѣніе непосредственно подчиненныхъ имъ лицъ. Они наблюдаютъ, чтобы находящіеся въ распоряженіи ихъ портовые чины и указатели добросовѣстно исполняли свои обязанности и чтобы мастеровые и рабочіе употребляли рабочее время съ пользою и производительно. Предупреждая (одинаково, какъ въ своихъ, такъ и въ прочихъ частяхъ) всякія растраты или несовмѣстные съ достоинствомъ службы поступки, старшіе портовые чины о всѣхъ замѣченныхъ ими неисправностяхъ доносятъ капитану надъ портомъ,

13. а) Старшіе портовые техники и экипажмейстеръ испрашиваютъ ежедневно каждый по своей части указанія капитана надъ портомъ относительно работъ и плана распредѣленія ихъ, долженствующихъ быть выполненными на слѣдующій день. Само собою разумѣется, что означенное распредѣленіе можетъ измѣняться въ тѣхъ случаяхъ, когда встрѣтится какая либо экстренная надобность, требующая отвлеченія на нее части мастеровыхъ отъ работъ заданныхъ по составленному наканунѣ плану, но о такихъ измѣненіяхъ подлежащіе портовые чины по возможности безъ промедленія докладываютъ капитану надъ портомъ.

б) Судостроители и вообще помощники старшихъ порто-

Digitized by Google

выхъ чиновъ обязаны являться по требованію своихъ начальниковъ въ ихъ канцеляріи для полученія надлежащихъ приказаній. Они могутъ при этомъ высказывать свои мнѣнія и взгляды относительно способа выполненія этихъ приказаній и если-бы въ данномъ случаѣ возникло какое либо разногласіе, помощники обязаны всѣ подробности, въ подкрѣпленіе своихъ мнѣній, излагать письменно, о чемъ всякій разъ представляется капитану надъ портомъ.

в) Портовые мастера и завѣдывающіе цехами ежедневно вечеромъ совѣщаются съ судостроителями и помощниками старшихъ портовыхъ чиновъ, относительно указаній по работамъ, долженствующимъ быть выполненными на слѣдующій день.

14. Ежегодно 1-го іюля капитанъ надъ портомъ препровождаетъ къ секретарю лордовъ адмиралтейства записку, заключающую въ себѣ тѣ общія по ввѣренному ему порту мѣропріятія, на которыя онъ желалъ бы обратить вниманіе лордовъ адмиралтейства при ежегодномъ ихъ посѣщеніи порта. При самомъ же посѣщеніи лордами адмиралтейства порта онъ представляетъ имъ отчетъ съ именнымъ спискомъ портовыхъ чиновъ, свѣдѣніями о числѣ мастеровыхъ и рабочихъ, находящихся въ портѣ и перечнемъ судовъ, введенныхъ въ докъ и исправляющихся. Равнымъ образомъ онъ представляетъ имъ по особой формѣ записку объ испрошенныхъ кредитахъ на операціонные расходы по сравненію съ кредитами, ассигнованными на этотъ предметъ въ предыдущіе годы.

15. При посѣщеніи порта кѣмъ либо изъ начальниковъ центральныхъ учрежденій морскаго министерства, ихъ помощниковъ или другихъ лицъ, командированныхъ министерствомъ съ цѣлью ли изслѣдованія въ порту работъ, осмотра строющихся, исправляющихся и состоящихъ въ резервѣ судовъ, или же для ознакомленія съ распредѣленіемъ мастеровыхъ, провѣрки хранящихся въ магазинахъ запасовъ, ревизіи счетоводства порта и т. п., капитанъ надъ портомъ и прочіе портовые чины обязаны оказывать этимъ лицамъ

Digitized by Google

полное содѣйствіе къ наилучшему выполненію цѣли ихъ пріѣзда.

16. Духъ законоположенія, изданнаго въ 1878 г. относительно фабрикъ и заводовъ, долженъ по возможности быть принятъ къ руководству въ военныхъ портахъ. Капитанъ надъ портомъ примѣняетъ постановленія этого законоположенія по своему усмотрѣнію, но съ тѣмъ чтобы они не шли въ разрѣзъ съ дѣйствующими спеціальными о военныхъ портахъ постановленіями. О всякомъ отклоненіи отъ общаго разума законоположенія о фабрикахъ и заводахъ капитанъ надъ портомъ доноситъ морскому министерству.

17. Старшіе и прочіе чины порта руководствуются не только тѣми постановленіями, которыя непосредственно къ нимъ относятся, но должны изучать и принимать къ исполненію вообще всѣ постановленія о порядкѣ службы, какъ уже изданныя, такъ и имѣющія впредь быть изданными министерствомъ, а также инструкціи капитана надъ портомъ.

18. Въ виду разнообразія и многосторонности обязанностей портовыхъ чиновъ, могутъ встрѣтиться такія обстоятельства, которыя изданными постановленіями не предусмотрѣны. Въ подобныхъ случаяхъ, каждый изъ служащихъ въ порту чиновъ, какое бы мѣсто онъ ни занималъ, долженъ имѣть въ виду единственно пользу дѣла и стремиться къ выполненію не только одной буквы, но и самаго духа уставовъ, употребляя всѣ свои силы и способности на благо государственной службы. Рвеніе и усердіе, проявляемыя чиновникомъ, не останутся незамѣченными и даютъ ему право на вниманіе и поощреніе со стороны морскаго министерства.

19. По всѣмъ приказаніямъ и положеніямъ, издаваемымъ отъ времени до времени морскимъ министерствомъ и дополняющимъ или измѣняющимъ настоящія постановленія, въ текстѣ книги тщательно дѣлаются надлежащія помѣтки. Старшіе портовые чины, а также капитанъ завѣдывающій резервомъ, начальникъ портовой полиціи и старшій учитель портовой школы ежегодно 1-го января доносятъ капитану надъ портомъ, что въ имѣющихся для руководства въ подвѣдомственныхъ имъ учрежденіяхъ книгахъ уставовъ,—всѣ помѣтки

Digitized by Google

и исправленія сдѣланы. Представляя эти донесенія морскому министерству, капитанъ надъ портомъ присовокупляетъ, что въ книгѣ уставовъ, служащей для его собственнаго руководства всѣ исправленія также сдѣланы.

Генералъ-Маіоръ А. Линденъ.

Digitized by Google

Digitized by Google

ОПРЕДѢЛЕНІЕ РАЗНОСТИ ДОЛГОТЪ НИКОЛАЕВА И БАТУМА

въ 1884 году.

Лѣтомъ 1884 года, по предложенію начальника военно-топографическаго отдѣла на Кавказѣ генералъ-маіора Стебницкаго, сдѣлано было опредѣленіе долготы Батума относительно Николаева помощью телеграфа. Работа эта была исполнена помощникомъ генералъ-маіора Стебницкаго генеральнаго штаба полковникомъ Кульбергомъ и астрономомъ морской обсерваторіи въ Николаевѣ Кортацци. По программѣ, заранѣе составленной обоими наблюдателями, опредѣленіе должно было основываться на наблюденіяхъ 12-ти вечеровъ, съ двукратною перемѣною мѣсть наблюдателей. Поправка хронометровъ опредѣлялась переносными пассажными инструментами, работы механика Гербста въ Пулковѣ, почти одинаковаго устройства, по способу В. К. Деллена въ вертикалѣ полярной звѣзды; при этомъ каждый наблюдатель, при благопріятной погодѣ, долженъ былъ каждый вечеръ сдѣлать два опредѣленія времени, располагая ихъ, по возможности, такъ, чтобы сравненія хронометровъ обоихъ наблюдателей заключались между ними.

Сравненія эти дѣлались посредствомъ сигналовъ, передаваемыхъ извѣстнымъ способомъ по телеграфу между обѣими станціями, приблизительно всегда въ одно и то же время. По ходатайству генералъ-маіора Стебницкаго директоръ телеграфнаго департамента предоставилъ наблюдателямъ право безплатнаго пользованія телеграфною линіею, для подачи сигналовъ ежедневно, на все время работы отъ 10 до 11 часовъ вечера по Петербургскому времени. Впрочемъ, въ случаяхъ, когда телеграфное сообщеніе было не совсѣмъ исправно, г.г. начальники

Digitized by Google

телеграфныхъ станцій не препятствовали наблюдателямъ пользоваться линіею и нѣсколько позже опредѣленнаго времени. Вообще необходимо замѣтить, что всѣ чины телеграфнаго вѣдомства весьма заботливо относились къ производившейся работѣ, и употребляли всѣ мѣры къ успѣшному ея выполненію.

Разстояніе между обоими пунктами, по линіи проводовъ, идущей отъ Николаева черезъ Симферополь, Керчь, Екатеринодаръ, Георгіевскъ, Тифлисъ, Кутаисъ, Батумъ, составляло около 1 600 верстъ. Убѣдившись въ началѣ работы, что батареи въ 100—120 элементовъ, установленныя на обоихъ конечныхъ пунктахъ, недостаточны для прямаго дѣйствія, рѣшено было устроить трансляцію въ Екатеринодарѣ, которою затѣмъ и пользовались постоянно. Это обстоятельство, конечно, должно было увеличить, такъ называемое, *замедленіе тока* при передачѣ сигналовъ, но, какъ увидимъ ниже, постоянство этого замедленія даетъ поводъ надѣяться, что точность опредѣленной долготы отъ этого не уменьшилась. Для исключенія постоянной ошибки, возможной вслѣдствіе неодинаковаго замедленія тока въ обоихъ реле, по которымъ принимались сигналы, каждый наблюдатель перевозилъ свое реле съ собою.

Въ Николаевѣ наблюденія производились въ малой вращающейся башнѣ обсерваторіи; въ Батумѣ—на кирпичномъ столбѣ, построенномъ полковникомъ Кульбергомъ на приморскомъ бульварѣ, вблизи дома, въ которомъ имъ была устроена временная телеграфная станція. Столбъ этотъ связанъ тригонометрически полковникомъ Кульбергомъ съ Батумскимъ маякомъ и съ мечетью Азизіе.

Наблюденія были начаты $\frac{21 \text{ іюля}}{4 \text{ авг.}}$ и окончены $\frac{4}{16}$ сентября, такъ что продолжались всего полтора мѣсяца, изъ коихъ 2 недѣли были употреблены на два переѣзда наблюдателей; собственно же для полученія 12-ти опредѣленій потребовалось 32 дня. Это замедленіе произошло главнымъ образомъ вслѣдствіе чрезвычайно дождливой погоды въ Батумѣ, частью же вслѣдствіе поврежденій телеграфа. Для полученія каждаго опредѣленія требовалась ясная погода въ обоихъ пунктахъ и исправное состояніе линіи, и, при столь значительномъ разстояніи между пунктами, эти три условія рѣдко совпадали. Извѣстно, что

Digitized by Google

въ сырую погоду изоляція проводовъ становится такъ слаба, что затрудняетъ дѣйствіе телеграфа даже на близкихъ разстояніяхъ; при протяженіи же проводовъ на 1 600 верстъ, особенно на Кавказѣ, гдѣ линія проходитъ во многихъ мѣстахъ по гористой и лѣсистой мѣстности, очень часто случалось, что вслѣдствіе сырой погоды, на томъ или другомъ участкѣ линіи, передача сигналовъ дѣлалась очень затруднительною, а иногда и вовсе невозможною. Такимъ образомъ, изъ 32-хъ вечеровъ, 8 было потеряно вслѣдствіе прекращенія телеграфнаго сообщенія, затѣмъ 2—по случаю болѣзни одного изъ наблюдателей, и наконецъ остальные вслѣдствіе пасмурности.

Не смотря на значительное разстояніе между обоими пунктами, разность между двумя сравненіями хронометровъ, въ одинъ и тотъ же вечеръ, по сигналамъ поданнымъ въ ту и другую сторону, т. е. удвоенное замедленіе тока сохранялось въ среднемъ чрезвычайно постояннымъ; именно эти разности получились слѣдующія:

	с.		с.		с.
Авг.	4. . .	0,20	Авг. 16. . .	0,24	Сент. 6. . .	0,22
	5. . .	,23	17. . .	,24	7. . .	,19
	6. . .	,24	18. . .	,24	8. . .	,28
	Среднее	0,22	21. . .	,25	10. . .	,12
			22. . .	,23	11. . .	,20
			23. . .	,18	12. . .	,30
			24. . .	,17	13. . .	,23
			25. . .	,21	16. . .	,26
			Средн. .	0,22	Средн. .	0,22.

Любопытно при этомъ замѣтить, что наименьшая разность 0,12 получилась 10 сентября, именно въ тотъ вечеръ, когда въ журналѣ наблюденій находится замѣчаніе, что въ этотъ вечеръ телеграфъ дѣйствовалъ особенно хорошо.

Называя разность долготъ Батумъ—Николаевъ черезъ L, и личное уравненіе наблюдателей черезъ α, получаются два ряда опредѣленій, помѣщенные въ прилагаемомъ за симъ спискѣ. Въ столбцѣ p этого списка показаны вѣса, приданные этимъ опредѣленіямъ, при оцѣнкѣ коихъ наблюдатели руководствова-

Digitized by Google

лись числомъ наблюденій полученныхъ въ данный вечеръ и качествомъ ихъ, согласно замѣчаніямъ, сдѣланнымъ ими въ наблюдательныхъ журналахъ. На этомъ основаніи результатамъ полученнымъ августа 23, 25 и сентября 11, данъ половинный вѣсъ, такъ какъ въ эти вечера, при передачѣ сигналовъ, Николаевскій токъ доходилъ въ Батумъ очень слабо и былъ непостояненъ, кромѣ того половинный вѣсъ приданъ выводу 24-го августа, вслѣдствіе очень ограниченнаго числа наблюденій звѣздъ, полученныхъ въ этотъ вечеръ на обѣихъ станціяхъ.

Число.	$L+\alpha$ м.	с.	$L-\alpha$	p
Августа 4	+38	36,63		1
5		36,67		1
6		36,76	с.	1
16			36,10	1
17			36,12	1
22			36,10	1
23			35,96	$^1/_2$
24			36,01	$^1/_2$
25			36,03	$^1/_2$
Сентябр. 6		36,71		1
11		36,73		$^1/_2$
16		36,60		1

Принимая въ расчетъ вѣса опредѣленій, получаемъ слѣдующія среднія:

	ч.	м.	с.
$L+\alpha$	=0	38	36,679
$L-\alpha$	=		36,071,
L	=0	38	36,375,

откуда а личное уравненіе Кульберга отн. Кортацци α=+0,304, величина весьма близко подходящая къ личному уравненію Кульберга относительно другихъ наблюдателей, выведенному при опредѣленіи разности долготъ въ Сибири въ 1873—1876 годахъ вмѣстѣ съ полковникомъ Шарнгорстомъ, и въ 1883 году при опредѣленіи долготъ на Кавказѣ съ полковникомъ Гладышевымъ.

Именно Кульбергъ относительно Шарнгорста=+0,265

— — — Гладышева =+0,250.

Digitized by Google

Столбъ, на которомъ производились наблюденія въ Батумѣ, по опредѣленію г. Кульберга, отстоитъ

на 1,572 с. къ W отъ мечети Азизіе, и
на 1,633 с. — — — маяка;

въ Николаевѣ же малая вращающаяся башня находится на 0,115 с. къ Осту отъ центра обсерваторіи. Такимъ образомъ долгота маяка въ Батумѣ отъ центра обсерваторіи въ Николаевѣ=0 ч. 38 м. 36,375 с.+1,748 с.=0 ч. 38 м. 38,12 с., съ вѣроятною ошибкою±0,012 с.

Долгота эта еще не можетъ считаться окончательною, такъ какъ другія служебныя занятія до настоящаго времени не дали возможности полковнику Кульбергу закончить предположенную программу опредѣленій непосредственною связью по долготѣ Батума съ Тифлисомъ, разность долготъ которыхъ основывается пока на связи черезъ Николаевъ, Кіевъ и Ростовъ. Прямая же связь этихъ двухъ пунктовъ представитъ данныя, которыя послужатъ какъ для окончательнаго вывода долготъ всѣхъ промежуточныхъ пунктовъ, такъ и для оцѣнки точности произведенныхъ операцій. Затѣмъ желательно также, пользуясь орографическими данными въ окрестностяхъ Батума, вычислить ожидаемое тамъ отклоненіе отвѣсной линіи.

Астрономъ **Н. Кортацци.**

Digitized by Google

Digitized by Google

РУССКІЙ ФЛОТЪ НА ЧЕРНОМЪ МОРѢ.

ГЛАВА I.

Очеркъ походовъ русскихъ на Черномъ морѣ, до Петра Великаго (*).

Черное море связано съ русскимъ именемъ съ первыхъ годовъ основанія Россіи и первыя дѣйствія русскихъ на Черномъ морѣ, по свидѣтельству исторіи, относятся къ тому времени, когда наше юное отечество еще только робкими шагами вступало на поприще своего политическаго существованія.

Въ 865 году, два мужа изъ дружины Рюрика, Аскольдъ и Диръ, овладѣвъ Кіевомъ, спустились внизъ по Днѣпру и выйдя изъ него на 200 судахъ, явились передъ Константинополемъ, но извѣстіе о приближеніи Византійскаго флота заставило ихъ удалиться безъ всякаго успѣха. Въ 907 году Олегъ повторилъ попытку Аскольда и Дира и походъ его увѣнчался полнымъ успѣхомъ. Отправивъ значительное войско берегомъ, онъ одновременно съ нимъ явился къ Константинополю на 2000 судахъ и разоривъ его окрестности, нагналъ такой страхъ на грековъ, что они уплативъ ему громадную дань, кромѣ того принуждены были заключить мирный договоръ, обезпечивавшій, между прочимъ, свободную торговлю Россіи съ Византійскою Имперіею.

(*) Глава эта составлена по книгамъ Ѳ. Ѳ. Веселаго: «Очеркъ Русской Морской Исторіи» и А. Висковатовъ: «Кратк. ист. обзоръ морскихъ походовъ русскихъ» и т. д. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ сдѣланы указанія и на другіе источники.

Digitized by Google

Этотъ договоръ помѣщенный въ лѣтописи Нестора (стр. 13—14) представляетъ древнѣйшій, изъ дошедшихъ до насъ *письменныхъ* памятниковъ русской дипломатіи.

Олегъ умеръ въ 913 году и въ концѣ того же года русскіе, въ числѣ 50 000 человѣкъ, предприняли походъ въ Каспійское море. Собравшись, вѣроятно на Днѣпрѣ, они, на 500 судахъ, обогнули Таврическій полуостровъ, и пройдя черезъ Керченскій проливъ и Азовское море, поднялись по Дону, а оттуда волокомъ перебрались въ Волгу. Опустошивъ юго-западные берега Каспійскаго моря, они въ свою очередь были истреблены жившими въ Хазарской землѣ мусульманами (1).

Но заключеніе мирнаго договора не надолго удержало русскихъ отъ походовъ противъ Византіи. Хотя есть извѣстіе, что въ 935 году русскія суда вмѣстѣ съ греческимъ флотомъ совершали походъ въ Италію (2), но затѣмъ, вѣроятно увлекаясь жаждою наживы, Игорь два раза ходилъ на Константинополь. Первый походъ его, въ 941 году, былъ неудаченъ; достигнувъ Босфора съ 1 000 судовъ, Игорь былъ отбитъ греками и съ большими потерями возвратился домой. Неудача этого похода, не устрашивъ отважныхъ моряковъ, только заставила ихъ повторить его въ болѣе широкихъ размѣрахъ. Вызвавъ изъ за моря варяговъ и нанявъ печенѣговъ, Игорь, въ 943 году, по примѣру Олега, пошелъ на грековъ одновременно съ флотомъ и сухопутнымъ войскомъ, шедшимъ берегомъ. При появленіи русскихъ, греки не хотѣли вступать въ борьбу и послы императора, встрѣтивъ русское войско у устьевъ Дуная, предложили Игорю богатую дань. Согласясь на условія, предложенныя греками и заключивъ съ ними новый мирный договоръ, впрочемъ менѣе выгодный, чѣмъ заключенный Олегомъ, Игорь возвратился съ своимъ войскомъ обратно.

Въ 967 году Святославъ, по просьбѣ грековъ, явился на

---

(1) Журн. М-ва Нар. Просв. 1835 г. ч. V. стр. 229—287.—Карамзинъ. I. примѣч. 564.—Бутковъ 22.

(2) Карамзинъ. 1, 147.

Digitized by Google

ладьяхъ въ Дунай съ 60-ти тысячнымъ войскомъ, для защиты ихъ противъ дунайскихъ болгаръ; получивъ отъ грековъ нѣсколько пудовъ золота и завоевавъ для себя Болгарію, онъ утвердился въ городѣ Переяславлѣ. Извѣстіе объ осадѣ Кіева печенѣгами заставило Святослава поспѣшить къ своей столицѣ и только въ 970 году онъ снова отправился изъ Днѣпра въ Дунай, думая окончательно утвердиться въ Переяславлѣ. Греческій императоръ Іоаннъ Цимисхій рѣшился помѣшать намѣренію Святослава и сталъ готовиться къ войнѣ, но Святославъ предупредилъ его и съ войскомъ изъ русскихъ, болгаръ и венгровъ перешелъ черезъ Балканы и явился подъ стѣнами Адріанополя и Филиппополя (3). Обѣщаніемъ богатой дани и скораго мира, Цимисхій добился прекращенія наступательнаго движенія русскаго войска, но затѣмъ, вѣроломно воспользовавшись довѣрчивостью Святослава, напалъ на него, когда силы русскихъ были раздроблены и принудилъ его къ заключенію договора, выгоднаго только для грековъ. На возвратномъ пути изъ этого похода, Святославъ былъ убитъ печенѣгами, сторожившими его у Днѣпровскихъ пороговъ.

Владиміръ Святой въ началѣ своего княженія неоднократно нападалъ на византійскія владѣнія и въ 988 году взялъ у грековъ городъ Херсонесъ (недалеко отъ нынѣшняго Севастополя), но принявъ христіанство и вступивъ въ родство съ византійскими императорами, онъ сдѣлался другомъ грековъ и даже оказывалъ имъ помощь войсками.

Тѣмъ не менѣе нападенія русскихъ на греческія земли продолжались во все время его княженія и между прочимъ нѣкто Хрисохиръ, назвавшійся родственникомъ Владиміра, пришелъ моремъ въ Константинополь, съ 800 воиновъ, подъ предлогомъ вступленія въ службу византійскаго императора. Прорвавшись черезъ Босфоръ и Дарданеллы, Хрисохиръ у города Абидоса одержалъ побѣду надъ греческими войсками, защищавшими проходъ въ Архипелагъ, но у острова *Лемноса* былъ взятъ въ плѣнъ и казненъ.

---

(3) Карамзинъ 1, 180, 182. Арцыбашевъ 1, 38. Чертковъ 39, 43, 193.

Digitized by Google

Въ княженіе Ярослава, въ 1043 году, русскія суда, подъ предводительствомъ Владиміра, сына Ярославова, пошли на грековъ съ цѣлью отомстить за убійство въ Константинополѣ одного знатнаго русскаго. Суда Владиміра подошли къ Босфору и остановились при входѣ въ него у Фара. Греки, желая избѣжать сраженія, предлагали мирныя условія и обѣщали наказать виновныхъ, но такъ какъ Владиміръ соглашался на это лишь съ тѣмъ условіемъ, чтобы на каждаго изъ его воиновъ было уплачено по три фунта золота, то греки не могли на это согласиться и рѣшились сражаться. Греческій флотъ, выйдя въ море подъ предводительствомъ самого императора, обратилъ русскія суда въ бѣгство, чему много способствовала сильная буря, поднявшаяся во время сраженія и истребившая большую часть русскихъ судовъ. За Владиміромъ, удалявшимся на уцѣлѣвшихъ судахъ, была выслана погоня, замѣтивъ которую, Владиміръ остановился и вступивъ въ сраженіе, одержалъ полную побѣду.

Это былъ послѣдній изъ извѣстныхъ намъ походовъ нашихъ предковъ на Черномъ морѣ.

Храбрость русскихъ воиновъ и отважность, съ которою они совершали свои морскіе походы, сдѣлали имя ихъ грозою Византійской имперіи и самое Черное море въ то время называлось «*русскимъ*», какъ видно изъ словъ нашего лѣтописца: «А Днѣпръ втечетъ въ Понетьское море жереломъ, еже море словетъ Русское» (1). Грозная память о внезапныхъ набѣгахъ русскихъ дружинъ и объ одержанныхъ ими побѣдахъ еще надолго сохранилась въ преданіяхъ грековъ и на одной изъ древнихъ статуй, стоявшей на площади въ Константинополѣ и уничтоженной крестоносцами въ 1203 году, сохранилась надпись, пророчившая взятіе Константинополя русскими.

Эти морскіе походы нашихъ предковъ, представляющіе конечно единичные случаи, не имѣвшіе, кромѣ похода Святослава въ 970 году, никакой опредѣленной завоевательной цѣли и предпринимавшіеся единственно съ цѣлью пріобрѣтенія

(1) Несторъ. 3.

Digitized by Google

цѣнной добычи отъ богатыхъ и образованныхъ сосѣдей, тѣмъ не менѣе указываютъ на постоянное, такъ сказать инстинктивное стремленіе русскихъ къ обладанію Чернымъ моремъ и его берегами; и это историческое первенство русскаго имени на Черномъ морѣ, не утрачивавшее своего грознаго значенія даже и тогда, когда Россія была совершенно отрѣзана отъ его береговъ, тѣмъ болѣе достойно вниманія, если вспомнить, что древніе русскіе моряки пріобрѣли себѣ славу и господство на Черномъ морѣ, пускаясь къ отдаленнымъ греческимъ берегамъ на челнахъ, сдѣланныхъ изъ однодеревныхъ днищъ, обшитыхъ кругомъ досками для увеличенія высоты бортовъ.

Вслѣдъ за славнымъ временемъ, закончившимся походомъ Владиміра Ярославича, насталъ почти шестивѣковой періодъ, въ теченіи котораго русскіе морскіе походы на Черномъ морѣ почти совершенно прекратились; внутренніе безпорядки и войны въ періодъ удѣловъ, не прекратившіе впрочемъ морской торговли Россіи съ Греціею, ослабили Россію на столько, что дѣлали положительно невозможнымъ какое бы то ни было морское предпріятіе, во всякомъ случаѣ требовавшее соединенія значительныхъ силъ, а затѣмъ появленіе половцовъ, занявшихъ сѣверо-восточные берега Чернаго моря, до устьевъ Дуная, сдѣлало даже самый путь купеческихъ морскихъ каравановъ на столько опаснымъ, что для охраны ихъ приходилось посылать цѣлые отряды войскъ. Наконецъ нашествіе татаръ въ 1237 году совершенно прекратило плаваніе русскихъ на южныхъ моряхъ и центръ русской морской дѣятельности естественно долженъ былъ перенестись на сѣверъ, гдѣ новгородцы широко развили морскую торговлю по Ладожскому озеру, Финскому заливу и Балтійскому и Бѣлому морямъ.

Но постоянное стремленіе русскихъ, къ Черному морю, не ослаблялось ни годами тяжелыхъ внутреннихъ испытаній, ни неудачами единичныхъ попытокъ, и лишь только Россія оправилась отъ внутреннихъ безпорядковъ, русскіе воины уже появились на берегахъ Чернаго моря. При царѣ Іоаннѣ Грозномъ русскіе снова достигли до береговъ Чернаго и Азовскаго морей и при помощи казаковъ, еще ранѣе утвердившихся

Digitized by Google

на низовьяхъ Днѣпра и Дона, одерживали неоднократныя морскія побѣды надъ турками, а воевода Адашевъ, посланный Іоанномъ, для наказанія крымцевъ, построилъ на Днѣпрѣ суда и выйдя на нихъ въ Черное море, въ теченіи двухъ недѣль разорялъ берега Крыма и даже захватилъ два турецкихъ судна.

Еще ранѣе, когда Россія, поглощенная внутренними безпорядками, не могла и думать о морскихъ походахъ, часть русскихъ выходцевъ держала въ постоянномъ страхѣ всѣ прибрежья Чернаго моря, въ то время уже занятыя турками. Въ тяжелое время постоянныхъ войнъ и внутренней безурядицы, массы людей всѣхъ состояній, искавшіе свободы и привольной жизни, стали удаляться на югъ Россіи и на низовьяхъ Днѣпра и Дона образовались военныя общины, получившіе потомъ громкую извѣстность подъ именами запорожскихъ и донскихъ казаковъ. Эти то общины, составившіяся изъ людей беззавѣтно храбрыхъ и привыкшихъ ко всякаго рода лишеніямъ, съ теченіемъ времени дали изъ среды своей тѣхъ отважныхъ моряковъ, одно появленіе которыхъ наводило ужасъ на цѣлыя области. Не смотря на то, что турецкія суда зорко сторожили устья Днѣпра и Дона, казаки на своихъ челнахъ успѣвали пробраться въ Черное море мимо турецкихъ крѣпостей Очакова и Азова и при благопріятныхъ обстоятельствахъ черезъ два или три дня по выходѣ изъ Днѣпра уже были у береговъ Анатоліи. Неожиданно нападая на города и селенія, они грабили все цѣнное и при малѣйшемъ сопротивленіи убивали жителей и выжигали цѣлые города. Эти набѣги наводили такой страхъ на прибрежное населеніе, что жители бросали все имущество при первомъ извѣстіи о появленіи казаковъ и, по свидѣтельству французскаго посланника въ Константинополѣ, ужасъ наводимый казаками на столицу Турціи былъ такъ великъ, что «при помощи палочныхъ ударовъ сгоняли солдатъ на посылаемыя противъ нихъ галеры» (5). Не смотря на то, что и при самыхъ счастливыхъ обстоятельствахъ, изъ этихъ походовъ возвращалось обыкновенно не

(5) Веселаго. Очер. Рус. Ист. стр. 49.

Digitized by Google

болѣе половины казаковъ, они не оставляли своихъ набѣговъ, а жажда богатой добычи доводила ихъ храбрость до того, что напримѣръ въ іюнѣ 1624 года они, явясь на ста челнахъ въ самый Босфоръ, въ теченіи шести часовъ грабили и жгли окрестности столицы и совершенно разорили большой городъ Неокорисъ.

Неожиданность нападеній казаковъ на берега Турціи и Крыма, ихъ необычайная храбрость и отвага съ которыми они совершали свои морскіе походы, заставили султана заключить съ запорожцами, какъ съ самостоятельнымъ государствомъ,—мирный договоръ. По этому договору, за прекращеніе набѣговъ и за защиту турецкихъ владѣній отъ нападеній донскихъ казаковъ, султанъ предоставилъ запорожцамъ право свободной торговли на всѣхъ турецкихъ моряхъ и позволилъ имъ строить города по Днѣпру до устья р. Буга (6).

Такимъ образомъ, когда въ силу Столбовскаго мира, заключеннаго въ 1617 году, Россія потеряла выходъ въ Балтійское море на сѣверѣ, казаки на югѣ нашли возможность выхода въ Черное море.

Необходимость и важность для государства обладанія морскимъ прибрежьемъ постоянно сознавалась русскими государями и тѣ проекты, которые предлагались имъ иностранцами съ цѣлью открытія морской торговли, указываютъ на ихъ стремленіе выдвинуться на берега сосѣднихъ морей. Такъ, въ 1600 году, польскій король Сигизмундъ III предложилъ царю Борису завести на Черномъ и Бѣломъ моряхъ общій флотъ, при чемъ король принималъ на себя пріисканіе командировъ судовъ и экипажей, а царь долженъ былъ доставлять матеріалы, необходимые для строенія и снаряженія судовъ; собственно военное вооруженіе кораблей и продовольствіе ихъ экипажей должно было производиться на общій счетъ обоихъ государствъ. Царь Борисъ, вѣроятно предугадывая въ этомъ предложеніи поляковъ желаніе ихъ создать свой собственный флотъ на русскія деньги, отклонилъ предложеніе

(6) Договоръ этотъ, между прочимъ, помѣщенъ у Маркевича. «Исторія Малороссіи» III. 51—56.

Digitized by Google

короля и вопросъ о созданіи русскаго военнаго флота былъ отложенъ на неопредѣленное время.

Такимъ образомъ, до исхода XVII столѣтія Россія была совершенно отрѣзана отъ всѣхъ морей, кромѣ Каспійскаго и Бѣлаго; всѣ попытки къ пріобрѣтенію прибрежій морей Чернаго, Азовскаго и Балтійскаго, имѣвшія болѣе случайный и неопредѣленный характеръ, были безуспѣшны и спасеніемъ для Россіи явился Великій Петръ, поставившій свое государство на степень высшаго могущества и положившій прочное начало русскому флоту, покрывшему славою себя и свою родину на моряхъ всего свѣта.

ГЛАВА II.

Азовскій флотъ въ царствованіе Петра Великаго. (1699—1725).

Петръ Великій, при вступленіи своемъ на престолъ, скоро понялъ невыгоду территоріальнаго положенія Россіи, отрѣзанной отъ морей и лишенной возможности пользоваться выгодными морскими путями для сношеній съ сосѣдними государствами. Сухопутная торговля на западѣ и морская черезъ Архангельскъ и Астрахань были ничтожны; берега Балтійскаго моря и Финскаго залива принадлежали шведамъ, а Чернаго и Азовскаго морей—туркамъ.

Страсть къ морю, случайно запавшая въ душу молодаго царя и окрѣпшая подъ вліяніемъ его плаваній на переяславской флотиліи и по Бѣлому морю, естественно наводила его на мысль о пользѣ флота и о необходимости его созданія, а невозможность непосредственныхъ сношеній съ образованными государствами Европы, приводила къ убѣжденію, что для экономическаго развитія Россіи и для возвышенія ея политическаго значенія, необходимо пріобрѣтеніе свободнаго доступа къ Финскому заливу и Балтійскому морю на западѣ и къ Азовскому и Черному морямъ на югѣ. Такимъ образомъ, случайныя и робкія попытки прежнихъ русскихъ государей, въ

Digitized by Google

царствованіе Петра Великаго получили ясныя и опредѣленныя формы и сдѣлались вопросомъ государственной важности.

Во время второй поѣздки въ Архангельскъ въ 1694 году, Петръ сначала думалъ обратить всѣ силы на развитіе флота на Каспійскомъ морѣ, имѣя въ виду ту громадную пользу для государства, которая явилась бы слѣдствіемъ развитія нашей торговли съ востокомъ, но вскорѣ намѣренія царя измѣнились.

Недоступность Чернаго и Азовскаго морей и безпрестанные набѣги татаръ на Украйну, заставили Петра рѣшиться положить предѣлъ своеволію крымцевъ и турокъ и вмѣстѣ съ тѣмъ утвердиться на морскомъ прибрежьѣ. Но для свободнаго доступа въ Черное и Азовское море Петру нужно было овладѣть устьями Днѣпра и Дона, занятыми турками и хорошо укрѣпленными. Съ этою цѣлью, раннею весною 1695 года, русская армія подъ начальствомъ боярина Шереметева двинулась на Днѣпръ, гдѣ и заняла двѣ турецкія крѣпости, а самъ царь съ потѣшными, стрѣльцами и донскими казаками осадилъ сильную турецкую крѣпость Азовъ, запиравшую выходъ изъ Дона.

Неудача этой осады, продолжавшейся до осени и извѣстной подъ именемъ *перваго азовскаго похода*, показала Петру полную невозможность овладѣть крѣпостью безъ помощи флота, такъ какъ турецкія суда, доставляя осажденнымъ все необходимое, давали имъ возможность отражать всѣ усилія сухопутнаго войска. Необходимость и польза флота выяснилась сама собою и Петръ немедленно принялся за осуществленіе этого дѣла. Не владѣя морскими прибрежьями, онъ не задумался начать созданіе флота внутри Россіи.

На «*консиліи*», собравшейся въ Москвѣ послѣ возвращенія царя изъ-подъ Азова, было рѣшено немедленно приступить къ постройкѣ судовъ, образцомъ для которыхъ должна была послужить галера, еще ранѣе заказанная царемъ въ Голландіи и въ ноябрѣ 1695 года уже находившаяся въ Москвѣ, куда она была доставлена черезъ Архангельскъ, совершивъ часть путешествія, отъ Вологды до Москвы, на дровняхъ.

Мѣстомъ для постройки судовъ было избрано село Преобра-

*

Digitized by Google

женское, а судостроителями явились преображенскіе и семеновскіе солдаты, подъ руководствомъ выписанныхъ изъ Голландіи мастеровъ и нашихъ плотниковъ, собранныхъ со всѣхъ концовъ Россіи. Подъ непосредственнымъ надзоромъ царя работа кипѣла и къ исходу февраля 1696 года уже были срублены члены 22 галеръ и 4 брандеровъ.

Между тѣмъ въ Москвѣ шли дѣятельныя приготовленія къ предстоящему походу и происходили совѣщанія, на которыхъ между прочимъ были назначены и командиры на вновь строющіяся суда. Въ то же время въ Воронежѣ, въ Добромъ и Сокольскѣ было собрано до 25 тысячъ плотниковъ, для постройки 1 300 струговъ, 300 лодокъ и 100 плотовъ, необходимыхъ для доставки къ мѣсту военныхъ дѣйствій всѣхъ войсковыхъ тяжестей.

28-го февраля 1696 года царь прибылъ въ Воронежъ и поселился на берегу рѣки Воронежа въ домѣ подъячаго Маторина, въ двухъ небольшихъ горницахъ. Это скромное помѣщеніе сдѣлалось первымъ главнымъ центромъ русскаго морскаго управленія и получило названіе «*Государева шатра на Воронежѣ*».

Вскорѣ послѣ отъѣзда царя изъ Москвы началась отправка частей галеръ изъ Преображенскаго въ Воронежъ. Каждая галера сопровождалась своимъ командиромъ и командою и, по прибытіи въ Воронежъ, немедленно приступали къ ихъ сборкѣ, такъ что работая во всякую погоду, не исключая и праздничныхъ дней, 2-го апрѣля уже были спущены на воду три галеры, изъ которыхъ одна, первая по времени спуска, была названа «Принципіумъ». Работы дѣятельно продолжались подъ руководствомъ заграничныхъ мастеровъ и къ исходу апрѣля 1696 года уже были на водѣ одинъ корабль (первоначально называвшійся «галеасомъ») «Апостолъ Петръ», 23 галеры и 4 брандера. Другой корабль—«Апостолъ Павелъ», нѣсколько меньшихъ размѣровъ, не былъ готовъ къ началу похода.

Корабль «Апостолъ Петръ», заложенный въ мартѣ 1696 года и спущенный на воду въ Воронежѣ 26-го апрѣля того же года, былъ вооруженъ 36 пушками и имѣлъ слѣдующія

Digitized by Google

размѣренія: длина 113 футъ, и ширина 25 футъ. По своей конструкціи онъ близко подходилъ къ IV рангу кораблей другихъ современныхъ флотовъ.

Величина и устройство галеръ были почти одинаковы съ образцовою, выписанною изъ Голландіи, которая имѣла размѣренія: длина 125 футъ, (по ватерлиніи 96 футъ и по килю 87 ф.); наибольшая ширина безъ «*постицъ*» (наружныхъ выступовъ, служившихъ для утвержденія выносныхъ уключинъ)— 20 футъ; вышина борта отъ верхней кромки киля около $12^1/_2$ футъ; углубленіе форштевнемъ 4 фута и ахтерштевнемъ $6^1/_2$ футъ (7). Галеры имѣли отъ трехъ до шести мѣдныхъ пушекъ 5-ти и 2-хъ фунтоваго калибра и были вооружены двумя выемными мачтами. Число веселъ было различно, смотря по величинѣ галеры и по числу банокъ, которыхъ было отъ 28 до 38. Галеры, кромѣ «Принципіума», которою командовалъ самъ царь подъ именемъ капитана Петра Алексѣева, не имѣли именъ и назывались по фамиліямъ своихъ командировъ.

3-го мая 1696 года выступилъ изъ Воронежа первый отрядъ изъ 8 галеръ, подъ начальствомъ командира галеры «Принципіума» капитана Петра Алексѣева, а на другой день отправился адмиралъ Лефортъ и затѣмъ, черезъ небольшіе промежутки времени, и другіе отряды. Собравшись сначала въ Черкасскѣ, флотъ, или какъ тогда называли «*морской караванъ*», двинулся далѣе. 19-го мая, выславъ впередъ для развѣдки 40 казачьихъ лодокъ, царь съ 9 галерами, на которыхъ былъ посаженъ полкъ солдатъ, спустился къ устью Дона, намѣреваясь атаковать турецкій флотъ, но за мелководіемъ не могъ выйти въ море, и долженъ былъ возвратиться къ Новосергіевску, гдѣ находилисьо стальныя суда; при этомъ для наблюденія за турками онъ оставилъ въ устьѣ Дона—Каланчѣ нѣсколько казачьихъ лодокъ. Въ отсутствіе царя, казаки напали на турецкія лодки, свозившія въ Азовъ войска, оружіе и съѣстные припасы, взяли десять тумбасовъ и овладѣвъ грузомъ, такъ

(7) Елагинъ. Азов. періодъ. 31.

Digitized by Google

испугали турокъ, что флотъ ихъ сталъ быстро сниматься съ якоря и вышелъ въ море въ такою поспѣшностью, что изъ двухъ кораблей, не успѣвшихъ вступить подъ паруса, одинъ былъ потопленъ самими турками, а другой сожгли казаки. Отпраздновавъ побѣду пальбою съ галеръ и укрѣпленій Новосергіевска, 26-го мая русскій флотъ снялся съ якоря и къ ночи сталъ на якорь вблизи самаго устья. На другой день, 27-го мая утромъ, русскій флотъ въ первый разъ вышелъ въ Азовское море.

12-го іюня галерный флотъ былъ расположенъ поперекъ Таганрогскаго залива, запирая собою всѣ пути къ Азову. Построивъ на обоихъ берегахъ Дона, близъ устья, укрѣпленія для поддержки и содѣйствія флоту, царь съ сухопутными войсками обложилъ Азовъ. «Городъ Азовъ осажденъ накрѣпко», доносилъ воевода Шеинъ въ письмѣ отъ 15-го іюня, «въѣзду и выѣзду въ него и изъ него нѣтъ; сухіе и водяные пути, море и устья Донскія всѣ заперты московскаго каравана судами» (8).

14-го іюня появился турецкій флотъ, состоявшій изъ 6 кораблей и 17 галеръ и имѣвшій до 4 000 десантныхъ войскъ. Простоявъ двѣ недѣли на якорѣ въ виду русскихъ судовъ, турки рѣшились было отправить къ берегу 24 гребныхъ судна съ десантомъ; наши галеры немедленно стали сниматься съ якоря, чтобы произвести нападеніе, но замѣтивъ это, турецкій флотъ, поставивъ паруса, удалился въ море и послѣ того уже не принималъ никакого участія въ военныхъ дѣйствіяхъ.

Обложенный со всѣхъ сторонъ нашими войсками и сильно пострадавшій отъ усиленной стрѣльбы Азовъ, несмотря на храбрость своего гарнизона, 12-го іюля принужденъ былъ сдаться.

Не теряя времени, царь 26-го іюля вышелъ съ флотомъ въ море и выбравъ удобное мѣсто для гавани у Таганрога и тамъ переночевавъ, на другой день возвратился въ Азовъ.

---

(8) Елагинъ. Азов. пер. 45. Всѣ дальнѣйшія, заключающіеся въ этой главѣ, свѣдѣнія, къ которымъ не сдѣлано особыхъ указаній, заимствованы изъ книги Ѳ. Ѳ. Веселаго—«Очеркъ русской морской исторіи».

Digitized by Google

Скромная, но полезная роль юнаго флота была на время окончена.

Оставивъ суда на зимовку у Азова, который былъ по возможности укрѣпленъ, назначивъ стольника Львова Азовскимъ воеводою и поручивъ ему надзоръ за судами, царь со всѣми командирами и командами 12-го августа отправился на гребныхъ судахъ вверхъ по Дону и 30-го сентября съ тріумфомъ возвратился въ Москву.

Такимъ образомъ, второй азовскій походъ, доказавшій на дѣлѣ несомнѣнную пользу, которую можетъ приносить флотъ, дѣйствующій совокупно съ сухопутными войсками, имѣлъ рѣшающее значеніе въ вопросѣ о заведеніи и содержаніи постояннаго флота. Но взятіе Азова было только началомъ, такъ сказать первымъ шагомъ на новомъ пути; для свободнаго доступа къ выходу въ Черное море нужно было сдѣлать еще многое, такъ какъ турки, владѣя Керчью, заграждали единственный выходъ изъ Азовскаго моря и дѣлали плаваніе нашихъ судовъ опаснымъ въ виду возможности встрѣчи съ сильнѣйшимъ противникомъ. Однимъ словомъ, со взятіемъ Азова, Азовское море сдѣлалось русскимъ только на половину и необходимость созданія на немъ флота являлась естественнымъ слѣдствіемъ предшествовавшихъ событій.

Между тѣмъ, въ то же время на Днѣпрѣ, вскорѣ послѣ взятія арміею Шереметева турецкихъ крѣпостей Киза-Кермень и Асланъ-Кермень, казацкая флотилія, подъ начальствомъ кошеваго атамана Якова Мороза, успѣла истребить 17 турецкихъ судовъ, шедшихъ къ Очакову съ съѣстными припасами.

Дума, собранная царемъ въ селѣ Преображенскомъ разрѣшивъ вопросы о заселеніи и содержаніи вновь пріобрѣтенной крѣпости, въ засѣданіи 20-го сентября 1696 года, рѣшила «морскимъ судамъ быть». Вопросъ о заведеніи флота получилъ окончательное разрѣшеніе и оставалось только приступить къ его осуществленію.

Тою же думою было постановлено, за недостаткомъ правительственныхъ средствъ, возложить строеніе кораблей на помѣщиковъ и вотчинниковъ, какъ духовныхъ, такъ и свѣтскихъ, которые были обязаны съ каждаго извѣстнаго числа крестьян-

Digitized by Google

скихъ дворовъ, представить къ апрѣлю 1698 года по одному кораблю, вполнѣ вооруженному и снабженному всѣмъ необходимымъ для плаванія; лѣсъ давало правительство безвозмездно и оно же приняло на себя всѣ заботы по пріисканію и найму мастеровъ.

Такимъ путемъ составилось тридцать пять отдѣльныхъ участковъ или *«кумпанствъ»*: 17 изъ духовныхъ владѣльцевъ и 18 изъ свѣтскихъ. Всѣ дѣла по постройкѣ кораблей поступили въ вѣдѣніе окольничаго Александра Петровича Протасьева, получившаго титулъ *«адмиралтейца»*.

Разрѣшивъ такимъ образомъ вопросъ объ организаціи постройки флота, Петръ Великій отправился въ заграничное путешествіе, изъ котораго возвратился въ Москву въ концѣ августа 1698 года. Кромѣ массы свѣдѣній по всѣмъ отраслямъ морскаго дѣла, пріобрѣтенныхъ имъ во время этого путешествія, онъ привезъ съ собою нѣсколько достойныхъ иностранцевъ, много потрудившихся на пользу русскаго флота. Но главнымъ образомъ, путешествіе это важно въ томъ отношеніи, что ознакомивъ царя съ состояніемъ лучшихъ флотовъ Европы, дало ему возможность сознательно руководить дѣломъ созданія русскаго флота.

Между тѣмъ въ іюнѣ 1697 года, 27-ми тысячный отрядъ крымцевъ и ногайцевъ произвелъ нападеніе на Азовъ, защищаемый сильнымъ гарнизономъ подъ начальствомъ воеводы Шеина, но послѣ шестичасоваго боя непріятель былъ отбитъ съ значительнымъ урономъ. Что же касается до флота, то дѣйствія его въ этомъ году ограничились небольшою стычкою съ турецкими галерами, а затѣмъ въ слѣдующемъ 1698 году, хотя турецкая эскадра, состоявшая изъ 30 или 40 галеръ, и подходила къ Азову, но нашъ флотъ не выходилъ въ море, такъ что крейсерство турокъ не имѣло никакихъ послѣдствій и всѣ ихъ силы были обращены на Днѣпръ, гдѣ хотя мы и имѣли 179 гребныхъ судовъ, построенныхъ въ Брянскѣ съ цѣлью нападенія на турокъ, но суда эти въ военныхъ дѣйствіяхъ не принимали никакого участія.

Нападеніе на Азовъ заставило обратить серіозное вниманіе на его укрѣпленіе и съ этою цѣлью были выписаны изъ за-

Digitized by Google

границы инженеры де-Лаваль и Рюэль. Вмѣстѣ съ тѣмъ окончательно былъ рѣшенъ вопросъ объ устройствѣ гавани въ Таганрогѣ, къ чему и было приступлено осенью 1698 года и въ то же время начались работы по изслѣдованію теченія рѣки Дона на всемъ его протяженіи отъ Воронежа до Азова.

По возвращеніи изъ заграничнаго путешествія царь, проведя два мѣсяца въ Москвѣ въ исходѣ октября прибылъ въ Воронежъ съ иностранцемъ Крюйсомъ. Осмотръ построенныхъ въ отсутствіе его судовъ не могъ удовлетворить Петра, уже видѣвшаго лучшіе флоты Европы и спеціально, на сколько было возможно, ознакомившагося съ практическимъ судостроеніемъ; кромѣ того, приготовляясь къ новому походу противъ турокъ, ему было необходимо озаботиться изготовленіемъ флота, такъ какъ изъ всѣхъ судовъ, оставшихся отъ втораго Азовскаго похода, въ іюлѣ 1696 года при Азовѣ было только 2 корабля и 23 фурката (грузовыя суда) часть галеръ была выброшена на берегъ у Азова во время бури 31 октября 1698 года, а часть погибла во время пути изъ Азова въ Воронежъ. Занявшись исправленіемъ и приведеніемъ въ должный видъ какъ старыхъ судовъ, такъ и вновь построенныхъ «*кумпанствами*»,—Петръ вмѣстѣ съ тѣмъ, пользуясь заготовленнымъ лѣсомъ, заложилъ въ Воронежѣ 58 пушечный корабль «Предистинація», а затѣмъ тамъ же было приступлено къ постройкѣ и еще нѣсколькихъ кораблей.

Пока Петръ напрягалъ всѣ усилія на изготовленіе флота къ предстоящему походу, русскій посолъ въ Константинополѣ, Возницынъ, заключилъ съ турками перемиріе на два года; однако не смотря на это Петръ не измѣнилъ своихъ намѣреній и 19 февраля 1699 года послѣдовали новыя энергическія распоряженія о приготовленіи флота къ плаванію и между прочимъ, для удержанія мастеровыхъ и рабочихъ отъ побѣговъ, Воронежъ былъ окруженъ заставами и въ немъ была воспрещена продажа лошадей.

2 марта 1699 года умеръ Лефортъ и адмираломъ вновь созданнаго флота былъ назначенъ бояринъ Ѳедоръ Алексѣевичъ Головинъ, который въ то же время былъ пожалованъ

Digitized by Google

орденомъ Св. Андрея Первозваннаго, крестъ котораго вскорѣ былъ перенесенъ на русскій военный флагъ.

Желая доказать туркамъ дѣйствительное существованіе флота, царь, тотчасъ по возвращеніи изъ Москвы,—куда онъ ѣздилъ на похороны Лефорта,— занялся приготовленіемъ эскадры къ предстоящему плаванію. Суда, раздѣленныя на отряды 30 апрѣля отправились внизъ по Дону и 23 мая пришли къ Азову. Сходивъ съ флотиліею мелкихъ судовъ къ Таганрогу для осмотра производившихся тамъ работъ, царь 6 іюня вечеромъ возвратился въ Азовъ, а 23 числа вся предназначавшаяся къ плаванію эскадра начала выходить въ море и собираться въ Таганрогѣ, гдѣ всѣ суда должны были киллеваться и конопатиться.

Получивъ донесенія отъ командующихъ кораблями о готовности ихъ судовъ къ плаванію, 7 августа царь вышелъ съ флотомъ въ море производя маневры и въ тотъ же день возвратился съ флотомъ въ Таганрогъ.

14 августа, въ пятомъ часу утра, флотъ снялся съ якоря и направился къ Керчи. Въ составѣ его находились 10 кораблей, 2 галеры, кипарисная яхта и 4 казачьихъ лодки. На кораблѣ «Крѣпость», предназначавшемся къ плаванію въ Константинополь находился царскій посолъ, думный дьякъ Емельянъ Игнатьевичъ Украинцовъ. 18 августа въ полдень флотъ подошелъ къ Керчи и бросилъ якорь вблизи турецкой эскадры, состоявшей изъ 4 кораблей и 9 галеръ, и находившейся подъ начальствомъ адмирала Гассана-паши.

Изумленные прибытіемъ флота, о существованіе котораго можно было только предполагать, и узнавъ о намѣреніи нашего посла идти моремъ въ Константинополь, турецкія власти пришли въ ужасъ и употребляли всѣ возможныя средства, чтобы помѣшать исполненію этого намѣренія, но усилія ихъ были напрасны: Украинцовъ настаивалъ на своемъ, такъ что туркамъ волею неволею пришлось уступить его требованіямъ. 25 августа флотъ нашъ снялся съ якоря и возвратился въ Таганрогъ, а корабль «Крѣпость» остался у Керчи, ожидая благопріятной погоды и приготовленія къ плаванію четы-

Digitized by Google

рехъ турецкихъ кораблей, назначенныхъ Гассанъ-Пашею для его конвоированія во время плаванія.

Корабль «Крѣпость» находившійся подъ командою капитана Памбурга, былъ построенъ въ Паншинѣ и спущенъ на воду въ 1699 году; длина его 124 фута, а ширина 24 фута. Онъ былъ вооруженъ 52 пушками и имѣлъ 106 человѣкъ команды. На кормѣ его, между многочисленными рѣзными украшеніями, составлявшими необходимую принадлежность всѣхъ судовъ того времени, красовался присвоенный ему девизъ: «біютъ мя, но и подкрѣпляютъ» (9).

Украинцову пришлось довольно долго ожидать приготовленій турокъ, изобрѣтавшихъ всевозможныя препятствія; видя что они хотятъ только выиграть время, нашъ посолъ объявилъ имъ, что уйдетъ одинъ и наконецъ 28 августа 1699 года въ третьемъ часу пополудни корабль «Крѣпость», первое русское военное судно, вступилъ на завѣтныя волны Чернаго моря и не имѣя даже лоцмана, пустился прямо въ Константинополь. Идя то попутнымъ вѣтромъ, то медленно подвигаясь впередъ «семо и овамо лавиромъ», представитель юнаго флота, не смотря на то что, «въ вѣтеръ и не самый сильный гораздо скрипѣлъ и на бокъ покланивался и воды въ немъ явилось не мало», значительно уйдя впередъ отъ своихъ конвоировъ, 2 сентября, въ 8 ч. утра, вошелъ въ Босфоръ и въ тотъ же день вечеромъ бросилъ якорь въ трехъ миляхъ отъ Константинополя, а 7 сентября перешелъ въ самый Константинополь и сталъ на якорь у султанскаго сераля.

Первый шагъ на пути къ водворенію русскаго владычества на Черномъ морѣ былъ сдѣланъ: русскій военный флагъ показалъ себя на водахъ, которымъ впослѣдствіи было суждено быть свидѣтелями многихъ славныхъ его подвиговъ. Но это было только начало и лишь черезъ три четверти вѣка Екатерина II осуществила геніальную мысль Петра Великаго.

---

(9) Корабль «Крѣпость» назывался также «Замокъ», «Кастель», «Старгейтъ» и «Ситадель». Въ маѣ 1704 года онъ былъ введенъ въ докъ для починки, а въ іюлѣ 1710 года въ донесеніи капитанъ-командора Бекмана, показанъ гнилъ, стоитъ на берегу и въ починку негоденъ. Елагинъ. Азов. Пер. Сп. Суд. Азов. фл. стр. 18. Ѳ. Веселаго. Списокъ русскихъ военныхъ судовъ, стр. 446.

Digitized by Google

Въ іюнѣ 1700 корабль «Крѣпость», прозимовавъ въ Константинополѣ, возвратился въ Азовъ, а въ 1709 г. указомъ Петра Великаго было приказано хранить его навсегда «для славы, что былъ въ Константинополѣ».

3 іюля 1700 года Украинцовъ заключилъ съ турками перемиріе, по которому мы сохранили Азовъ и нѣкоторыя прилегающія къ нему земли. Но главный вопросъ, для разрѣшенія котораго Петръ Великій создалъ такъ дорого стоившій Азовскій флотъ, остался неразрѣшеннымъ: въ заключенномъ Украинцовымъ трактатѣ не только не было упомянуто о свободномъ плаваніи нашихъ военныхъ судовъ по Черному морю и о проходѣ ихъ черезъ Босфоръ и Дарданеллы, но даже нашихъ торговыхъ судовъ, отправляемыхъ царемъ, турки не выпускали изъ Азовскаго моря. Какъ ни тяжелы были эти условія, но на нихъ пришлось согласиться, потому что въ это время на сѣверѣ уже возгоралась война съ Швеціею, окончившаяся въ 1721 году Ништадтскимъ миромъ, давшимъ Россіи берега Финскаго залива, а только что созданному Балтійскому флоту свободный выходъ въ открытое море.

Съ этого времени центръ морской дѣятельности былъ перенесенъ на сѣверъ и Азовскій флотъ, утративъ свое первенствующее значеніе, только изрѣдка, подъ вліяніемъ политическихъ событій, заявлялъ о своемъ существованіи. Впрочемъ въ 1705 году Петръ посѣтилъ Воронежъ и такъ какъ работы, предпринятыя для искуственнаго возвышенія воды у Воронежа, не привели къ желаемымъ результатамъ, то для адмиралтейства было выбрано новое мѣсто на рѣкѣ Тавровкѣ, гдѣ тотчасъ же начали рыть пять доковъ, а въ 1707 году заложили четыре 80-ти пушечныхъ корабля.

Въ ноябрѣ 1710 года Россія объявила войну Турціи и Азовскій флотъ, подъ руководствомъ Крюйса, сталъ дѣятельно приготовляться къ кампаніи, но заключеніе мира при Прутѣ прекратило его существованіе. Въ 1712 году русскія войска очистили Азовъ; часть нашихъ кораблей была сожжена или продана туркамъ, а другіе были разломаны или догнивали на стапеляхъ.

Кратковременное существованіе Азовскаго флота, стоившее

Digitized by Google

Россіи громадныхъ издержекъ, принесло ту несомнѣнную пользу, что поднявъ политическое значеніе Россіи въ глазахъ западной Европы и служа постоянною угрозою Турціи, вмѣстѣ съ тѣмъ выяснило русскому народу пользу флота, ознакомило русскихъ съ новымъ для нихъ дѣломъ и указало на источники и средства для развитія морскаго дѣла въ будущемъ.

Но война со Швеціею, поглотившая всю дѣятельность Россіи, заставила Петра Великаго только на время отложить свои намѣренія о распространеніи южныхъ границъ Россіи до береговъ Чернаго и Азовскаго морей; положивъ начало морской торговлѣ на востокѣ черезъ Каспійское море, онъ въ 1723 году вновь обратилъ вниманіе на югъ и не медля приступилъ къ возобновленію работъ на Воронежской верфи. Къ этому побуждало его отчасти и опасеніе новой войны съ Турціею, которая не могла не обращать вниманія на усиленіе Россіи на берегахъ Каспійскаго моря.

Вопросъ объ овладѣніи Азовомъ, необходимымъ для свободнаго выхода въ Азовское море,—опять становился на первомъ планѣ; но такъ какъ суда, построенныя въ Воронежѣ и предназначавшіяся для плаванія въ морѣ, не могли бы плыть Дономъ, то указомъ 8 апрѣля 1723 года было повелѣно вице-адмиралу Змаевичу,—назначенному главнымъ распорядителемъ работъ,—построить въ Воронежѣ 15 прамовъ, 15 галеръ и 30 бригантинъ, а Воронежскому губернатору приказано изготовить 150 бударъ для перевозки провіанта и другихъ тяжестей. Всѣ эти суда приказано было изготовить къ веснѣ 1724 года ([10]).

Вмѣстѣ съ Змаевичемъ были отправлены въ Воронежъ корабельный мастеръ Скляевъ, галерный мастеръ Дипонтій, поручикъ Дмитріевъ-Мамоновъ, лейтенанты Рагозео и Граціанъ, унтеръ-лейтенанты Моняти, Зиновьевъ, Толбухинъ и Еропкинъ и секретарь Рыковъ. Кромѣ того Коллегія распорядилась отправить въ Воронежъ одного доктора, двухъ лека-

([10]) Веселаго. Оч. Рус. мор. ист. 386.

Digitized by Google

рей, двухъ подлекарей и двухъ учениковъ съ медикаментами на 700 человѣкъ, а также, по требованію Змаевича, необходимое число мастеровыхъ и разнаго званія служителей; что же касается до потребнаго числа плотниковъ, а также лѣсовъ, то Змаевичу было приказано требовать ихъ, по мѣрѣ надобности, отъ Воронежскаго губернатора Измайлова. На всѣ расходы по постройкѣ судовъ Змаевичу было отпущено сто тысячъ рублей, а въ случаѣ недостатка этой суммы, онъ долженъ былъ доложить коллегіи ([11]).

Змаевичъ прибылъ въ Воронежъ 11 іюня; осмотрѣвъ мѣсто, гдѣ предполагалось производить постройку судовъ, и найдя его неудобнымъ, онъ на другой же день отправился въ Таврово. Въ то же время мастеръ Скляевъ, осматривавшій мѣстность вверхъ по рѣкѣ Воронежу, также не нашелъ ни одного удобнаго для устройства адмиралтейства мѣста, а село Павловское, осмотрѣнное Змаевичемъ 15 іюня, представлялось неудобнымъ по климатическимъ условіямъ, а также и потому, что туда всѣ лѣса пришлось бы, съ большимъ трудомъ, гнать изъ Таврова и оттуда же доставлять также и всѣ матеріалы и припасы; да и кромѣ того, отдаленность пильныхъ мельницъ производила бы постоянную остановку въ работѣ.

Такъ какъ Таврово, по осмотру Змаевичемъ, оказалось единственнымъ удобнымъ мѣстомъ, для предполагавшихся работъ, то, по совѣту съ мастеромъ Скляевымъ, Змаевичъ и остановился на тавровскомъ адмиралтействѣ, тѣмъ болѣе, что въ тамошнихъ магазинахъ еще сохранились значительные запасы разныхъ вещей и матеріаловъ. Донося объ этомъ коллегіи, Змаевичъ вмѣстѣ съ тѣмъ представилъ, что проходу судовъ отъ адмиралтейства до рѣки Дона будутъ препятствовать только три песчаныя банки, длиною, каждая около 20 саженъ, которыя необходимо нынѣшнимъ же лѣтомъ углубить до 5 футъ.

23-го іюня Змаевичъ, возвратясь въ Таврово изъ Павловска, немедленно приступилъ къ работамъ, но такъ какъ въ магазинахъ не оказалось топоровъ, и нужно было дожидаться

([11]) Арх. Мор. Мин. (Дѣл. оберъ-серваерской конторы 1723 г. № 16).

Digitized by Google

присылки ихъ съ Липецкихъ заводовъ, то всѣ работы пока ограничились разсортировкою лѣсовъ.

На первыхъ же порахъ Змаевичъ встрѣтилъ задержки въ работѣ со стороны Воронежскаго губернатора Измайлова, который несмотря на то, что Змаевичъ еще изъ Москвы писалъ къ нему о вырубкѣ лѣсовъ и заготовленіи 300 человѣкъ плотниковъ,—къ пріѣзду его въ Таврово не приготовилъ ни одного плотника и не вырубилъ ни одного дерева. Отправивъ ундеръ-лейтенанта Еропкина въ Усманскіе и Елецкіе лѣса для рубки лѣса, Змаевичъ уже изъ Таврова, снова писалъ Измайлову, чтобы онъ публиковалъ о наймѣ плотниковъ и вмѣстѣ съ этимъ выслалъ въ Таврово полковыхъ солдатъ, «знающихъ топорную работу», но отъ Измайлова никакого отвѣта не приходило. Въ это время полковникъ и генералъ-фискалъ Мякининъ, по просьбѣ Змаевича, прислалъ къ нему 107 разныхъ мастеровыхъ: кузнецовъ, печниковъ, чеботарей и портныхъ, которыхъ Змаевичъ тотчасъ же «за нужду опредѣлилъ въ плотничную работу».

Такимъ образомъ, при помощи мастеровыхъ, частью доставленныхъ изъ Петербурга и полковникомъ Мякининымъ, а частью прибывшихъ въ Таврово по собственной охотѣ,—работы подвигались на сколько было возможно и къ августу уже были забиты сваи для фундаментовъ подъ прамы и заготовлено достаточное число галерныхъ частей. Вмѣстѣ съ тѣмъ старые якорные канаты перевивались на новые, такъ что въ покупкѣ пеньки не представлялось надобности.

Между тѣмъ Измайловъ, вмѣсто требованныхъ Змаевичемъ 6 000 рабочихъ для доставки вырубленнаго лѣса, прислалъ только незначительное число, вслѣдствіе чего взятые къ этой работѣ люди, оставаясь при ней долгое время и не смѣняясь другими, умирали голодною смертью, не говоря уже о томъ, что значительная часть ихъ разбѣгалась, не дойдя до мѣста работъ. Все это вынудило Змаевича, для огражденія себя отъ отвѣтственности въ будущемъ, донести коллегіи о поступкахъ Измайлова, послѣдствіемъ которыхъ было то что, по донесенію Змаевича, «лучшіе лѣтніе мѣсяцы пропали туне, въ чемъ имѣетъ не малую отговорку бригадиръ на воеводъ, а воеводы

Digitized by Google

на камериpовъ, а камериры на коммисаровъ, а коммисары на отводцовъ, и во управленіи его конца не можно сыскать» ([12]).

Донесенія Змаевича возымѣли свое дѣйствіе. Указомъ отъ 12-го августа коллегія сообщила Мякинину, что о присылкѣ имъ 107 человѣкъ мастеровыхъ и о томъ, что онъ «и впредь обѣщался искустныхъ къ той работѣ посылать», доложено государю и «Его Императорское Величество оное изволилъ принять милостиво и указалъ къ вамъ писать отъ коллегіи съ благодареніемъ и отъ своей высокой особы изволилъ обѣщать къ Вамъ писать же». Съ другой стороны; указомъ отъ того же числа, коллегія писала Измайлову, что и о его поступкахъ «Его Императорскому Величеству докладывано и изволилъ приказать къ Вамъ послать предосудительный указъ, что вы въ тамошней препарації никакого вспоможенія не чините». Затѣмъ далѣе напоминая Измайлову, что «оное дѣло великой важности», коллегія предупреждала его, что «ежели паче чаянія, въ томъ никакого вспоможенія чинить не будете, то взыщется съ васъ судомъ, ибо о томъ и Его Императорское Величество изволилъ обѣщать отъ своей высокой персоны о томъ къ вамъ ордеровать.» ([13]).

Несмотря, однако на всѣ эти препятствія, 4-го сентября были заложены 4 прама и приступлено къ набору шпангоутовъ 15-ти галеръ, а для остальныхъ судовъ приготовлялся лѣсъ и расчищались мѣста для ихъ постройки, что требовало особенно много времени и было сопряжено съ значительными трудностями, такъ какъ деревья приходилось перетаскивать черезъ шлюзы, часто отворять которые было невозможно, потому что это останавливало бы работу пильной мельницы, которая и безъ того, работая день и ночь не успѣвала приготовлять необходимаго количества досокъ; поэтому Змаевичъ и распорядился исправить Великолуцкую мельницу, чтобы она была занята исключительно пилкою 3-хъ дюймовыхъ досокъ для фундаментовъ. Что же касается до вѣтряной мель-

([12]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1723 г. № 53).
([13]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла вице-адм. Змаевича. № 12).

Digitized by Google

ницы, то она не оказывала почти никакой помощи, такъ какъ была «состроена въ ямѣ», и вѣтеръ на нее не дѣйствовалъ ([14]).

Въ довершеніе всего, въ ночь на 2-е ноября водяная мельница сгорѣла «безъ остатку», по объясненію караульныхъ «отъ печей, которыя имѣются, для оттаиванія досокъ». Змаевичъ просилъ коллегію выслать мастера, для постройки новой мельницы, а также 200 ручныхъ пилъ и 450 рабочихъ, но коллегія рѣшила не возобновлять мельницы и вмѣсто 200 пилъ выслала Змаевичу только 60, сообщивъ при этомъ, что «больше того пилъ въ магазинахъ не имѣется».

Независимо отъ этого, значительную задержку въ постройкѣ судовъ представляла неготовность и недостаточность желѣзныхъ матеріаловъ, а также и медленная доставка ихъ съ Липецкихъ заводовъ. Тѣмъ не менѣе работы производились со всевозможною поспѣшностью; передѣлывались и исправлялись старые блоки и канаты; весла тесались въ лѣсу и по зимнему пути доставлялись, для окончательной отдѣлки, къ адмиралтейству ([15]).

Еще въ самомъ началѣ, при осмотрѣ адмиралтейскихъ магазиновъ, какъ въ Тавровѣ, такъ и въ Павловскѣ, оказалось, что для снаряженія судовъ встрѣтится значительная потребность въ парусныхъ матеріалахъ и въ особенности въ якоряхъ, такъ какъ четырехъ-рогихъ хотя и было много, но по роду строющихся судовъ они были слишкомъ велики. Собравъ изъ Павловска, Черкасска и другихъ мѣстъ всѣ бывшіе тамъ якоря, Змаевичъ просилъ коллегію заблаговременно распорядиться объ изготовленіи якорей вновь, чтобы потомъ, при окончательномъ вооруженіи судовъ, уже не могло встрѣтиться никакихъ задержекъ. Для этой цѣли коллегія распорядилась отправить съ Петровскихъ на Липецкіе заводы италіянца Баптиста съ десятникомъ и ученикомъ ([16]), почему Змаевичъ, получивъ объ этомъ извѣстіе, сдѣлалъ распоряженіе о немед-

([14]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1723 г. № 53).
([15]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1723 г. № 53).
([16]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла вице-адм. Змаевича. № 12).

Digitized by Google

ленномъ заготовленіи угля и желѣза, чтобы съ прибытіемъ мастера на заводъ, можно было немедленно приступить къ работѣ ([17]).

Относительно вооруженія судовъ артиллеріею, которой также было довольно много въ Тавровѣ, Павловскѣ и на Липецкихъ заводахъ,—встрѣчался недостатокъ главнымъ образомъ въ 24-хъ фунт. пушкахъ и Змаевичъ, представляя подробную вѣдомость, находившимся на лицо пушкамъ, просилъ коллегію распорядиться какъ можно скорѣе о литьѣ новыхъ пушекъ, о числѣ и размѣрахъ которыхъ представилъ также обстоятельную вѣдомость ([18]). Коллегія, указомъ отъ 5-го августа, приказала Змаевичу собрать всѣ пушки, какія найдутся въ цейхгаузахъ въ Тавровѣ и Павловскѣ, а также взять «безденежно» пушки съ крѣпостей и больверковъ, несмотря на то, что они будутъ старыхъ чертежей, «только бы были къ дѣйству годны»; а вмѣсто нихъ дать на батареи изъ адмиралтейства тѣ пушки, которыя будутъ неудобны для установки на судахъ. Недостающее же число 24-хъ фунтовыхъ пушекъ и фалконетъ приказано было немедленно лить на Кузьминскихъ и Липецкихъ заводахъ, о чемъ въ то же время и былъ данъ указъ начальнику этихъ заводовъ подполковнику Болтину ([18]). Къ половинѣ февраля 1724 года все необходимое количество пушекъ уже было вылито, но къ сверленію и очисткѣ ихъ встрѣтилось препятствіе, такъ какъ все время стояла очень высокая вода, отчего колеса заводскихъ машинъ оставались въ бездѣйствіи ([19]).

Въ то же время Змаевичъ приказалъ капитанъ-лейтенанту Гагману готовить лѣсъ для пушечныхъ станковъ, но такъ какъ къ окончательной обдѣлкѣ ихъ приступить все таки было нельзя, не имѣя точныхъ размѣреній самыхъ пушекъ, то заготовляемый для станковъ лѣсъ доставлялся прямо къ тѣмъ заводамъ, на которыхъ отливались и исправлялись пушки и тутъ уже станки обдѣлывались прямо по размѣрамъ орудій.

([17]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1723 г. № 53).
([18]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла вице-адм. Змаевича. № 12).
([19]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1723 г. № 53).

Digitized by Google

При всемъ недостаткѣ въ людяхъ, Змаевичъ назначилъ въ распоряженіе Гагмана 32 человѣка рабочихъ ([20]).

Въ тоже время на Брянскихъ заводахъ изготовлялись ядра, книпели и картечи и ожидалось распоряженіе коллегіи о присылкѣ пороху для пробы пушекъ ([20]).

Въ декабрѣ 1723 года для исправленія часовъ и изготовленія компасовъ былъ присланъ въ Таврово штурманъ Германъ Гендриксенъ ([20]).

Относительно пригонки бударъ къ Тавровскому адмиралтейству Змаевичъ распорядился, чтобы они проводились черезъ шлюзы у мельницы въ возможно большемъ числѣ сразу, потому что если бы шлюзы отпирались для каждыхъ 10 или 15 бударъ, подходившихъ къ нимъ по мѣрѣ изготовленія, то во все время не приходилось-бы выпилить ни одной доски, потому что послѣ каждаго отпиранія шлюзовъ нужно было ждать по крайней мѣрѣ недѣлю, пока вода снова возвысится на столько, чтобы мельница могла дѣйствовать, да и кромѣ того, шлюзы сами по себѣ были весьма ветхи, а отъ частаго отпиранія пришли бы и совсѣмъ въ негодность, такъ что Змаевичъ уже писалъ Измайлову о заготовкѣ для починки ихъ 10 бударъ плитняку и 1500 возовъ камня ([21]).

Въ февралѣ 1724 года постройка судовъ подвинулась на столько, что спуску ихъ со стапелей мѣшала только весьма малая вода и Змаевичъ просилъ коллегію увѣдомить его, будутъ-ли суда спускаться на воду или останутся до будущей весны на стапеляхъ и фундаментахъ ([21]). Въ послѣднемъ случаѣ онъ находилъ необходимымъ, «отъ набѣговъ татарскихъ дабы не сожгли», обнести каждое изъ построенныхъ судовъ палисадомъ и небольшими рвами ([21]).

Но еще съ начала этого года, наши переговоры съ Турціею начали принимать миролюбивый характеръ, такъ что уже не представлялось настоятельной надобности въ быстромъ изготовленіи судовъ, а указомъ коллегіи 6 октября того-же года, Змаевичу было предписано прекратить всѣ работы, со-

---

([20]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1723 г. № 53).
([21]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1723 г. № 53).

Digitized by Google

брать лѣса и матеріалы «въ стопы», покрыть какъ ихъ, такъ и суда крышками и оставивъ при Тавровскомъ адмиралтействѣ 253 человѣка морскихъ и потребное число адмиралтейскихъ служителей, сдать команду капитанъ-лейтенанту Росселіусу, а самому съ мастеромъ Скляевымъ возвратиться немедленно въ Петербургъ ([22]). Вслѣдъ затѣмъ другимъ указомъ, 5 декабря, Змаевичу занявшемуся приведеніемъ адмиралтейства въ порядокъ, было приказано и эту работу передать Росселіусу ([22]), почему мастеромъ Скляевымъ было составлено подробно описаніе всѣхъ неоконченныхъ по судостроенію работъ ([23]), а Змаевичъ, передавъ все Росселіусу, въ началѣ 1725 года возвратился въ Петербургъ ([24]).

ГЛАВА III.

Донская (Азовская) и Днѣпровская флотиліи послѣ кончины Петра Великаго до Турецкой войны.

(1725—1735)

Въ царствованіе императора Петра II, въ апрѣлѣ 1728 года состоялось постановленіе Верховнаго Тайнаго совѣта о постоянномъ содержаніи флота въ полной готовности къ немедленному вооруженію и выходу въ море.

Вскорѣ затѣмъ, указомъ 2 іюня 1729 года, вице адмиралъ Змаевичъ,—незадолго передъ тѣмъ пониженный въ этотъ чинъ изъ адмираловъ за присвоеніе казенныхъ денегъ и матеріаловъ,—былъ снова отправленъ въ Воронежъ съ приказаніемъ принять въ свое вѣдѣніе Тавровское адмиралтейство и всѣ находящіяся въ немъ суда, осмотрѣть и исправить ихъ, а также вооружить и снабдить всѣми припасами, чтобы въ случаѣ надобности онѣ были вполнѣ готовы къ плаванію. Кро-

([22]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла вице-адм. Змаевича. № 12).
([23]) Арх. Мор. Мин. (Тамъ-же № 19).
([24]) Веселаго. Оч. Рус. Мор. Ист. 389.

Digitized by Google

мѣ того Змаевичъ долженъ былъ осмотрѣть лѣсъ, заготовленный въ 1725 году для предполагавшейся постройки 20 галеръ, провѣрить и привести въ извѣстность всѣ находившіеся въ адмиралтействѣ запасы, и донеся о всемъ коллегіи, немедленно приступить къ приведенію адмиралтейства въ такое состояніе, чтобы въ немъ было можно приступить къ постройкѣ судовъ ([25]).

Изъ донесенія Змаевича коллегіи, отъ 26 ноября 1731 года, видно, что въ Тавровскомъ адмиралтействѣ въ это время находилось вполнѣ готовыми: 15 прамовъ (9 большихъ по 44 пушки и 6 малыхъ по 8 пушекъ), 15 галеръ (8—въ 18 банокъ и 7—въ 16 банокъ), 30 каковъ (о 12 банкахъ), 23 италіянскихъ бота (9—24 весельныхъ и 14—20-ти весельныхъ) и 8 шлюпокъ и другихъ мелкихъ судовъ.

Изъ построенныхъ въ 1725 году 400 бударъ, стоявшихъ на Донцѣ, на Усманѣ и при Добромъ, около половины пришли въ совершенную негодность, и еслибы, было признано необходимымъ вновь довести общее число бударъ до прежней цифры, то, по мнѣнію Змаевича, 194 будары пришлось бы построить вновь. Лѣсъ, заготовленный для 20 галеръ былъ въ цѣлости и другихъ матеріаловъ было достаточно, но Змаевичъ наученный опытомъ, предупреждалъ коллегію, что въ случаѣ внезапнаго приказанія приступить къ постройкѣ судовъ, въ пріисканіи рабочихъ встрѣтится большое затрудненіе ([26]).

На основаніи полученныхъ отъ коллегіи повелѣній, Змаевичъ въ теченіи 1729, 1730 и 1731 годовъ занимался перестройкою и починкою адмиралтейства, ломалъ старые сараи и магазины, строилъ вмѣсто нихъ новые на болѣе удобныхъ и возвышенныхъ мѣстахъ, очищалъ мѣста для постройки галеръ разсортировывалъ и приводилъ въ порядокъ запасы и матеріалы и вообще дѣлалъ всѣ подготовительныя для судостроенія работы ([26]).

Между тѣмъ вмѣшательство Россіи въ персидскія дѣла дѣ-

([25]) Арх. Мор. Мин. (Журналъ адм. колл, 1731 г. № 2059.)

([26]) Моск. Арх. Мин. Ин. Дѣлъ (Приказныя дѣла и промеморіи изъ адмир. колл. 1731 г. стр. 21.)

Digitized by Google

лали отношенія наши къ Турціи весьма натянутыми: не смотря на то что у Россіи съ Турціей былъ заключенъ договоръ, по которому оба государства обязались окончить персидскія дѣла съ общаго согласія, Турція безъ вѣдома Россіи заключила формальный трактатъ съ претендентомъ на персидскій престолъ Ешрефомъ, а когда этотъ послѣдній былъ побѣжденъ законнымъ шахомъ Тахмасибомъ, то Турція, боясь что бы и Россія въ свою очередь не заключила съ нимъ отдѣльнаго договора, или даже не соединилась вмѣстѣ противъ нея, стала искать дружбы и съ Тахмасибомъ, предлагая въ то же время Россіи дѣйствовать по договору, съ общаго согласія. Но усиленіе турокъ въ Персіи и допущеніе ихъ до береговъ Каспійскаго моря было совершенно противъ интересовъ Россіи, которой напротивъ было выгоднѣе поддерживать Персію противъ Турціи, и потому, ведя переговоры съ посломъ Тахмасиба, находившимся въ Москвѣ, Россія естественно возбуждала опасеніе и недовольство Турціи. Съ другой стороны, усиленіе вліянія Россіи въ Персіи, гдѣ русскими уже было завоевано нѣсколько провинцій, было совершенно противно и интересамъ Турціи и мѣшало ея успѣхамъ въ персидскихъ дѣлахъ, а для Россіи представляло возможность выгоднаго вмѣшательства въ ея дѣла и слѣдовательно подавало надежду на уничтоженіе тяжкихъ условій договора 1711 года, такъ какъ Россія не могла конечно примириться съ тѣмъ, что Азовъ находился въ рукахъ Турокъ. Такимъ образомъ, возможность или даже неизбѣжность войны съ Турціей, постоянно представлявшаяся только вопросомъ времени, въ 1733 году сдѣлалась почти очевидною (27).

Въ сентябрѣ того-же 1733 года послѣдовалъ Высочайшій указъ немедленно приступить къ постройкѣ 20 галеръ и къ окончательной достройкѣ, изготовленію и вооруженію всѣхъ судовъ находившихся въ Воронежѣ. Къ этимъ работамъ Змаевичъ долженъ былъ приступить съ тѣми людьми, которые находились въ его распоряженіи при Тавровскомъ адмирал-

(27) Соловьевъ. Т. XIX. 333. 351. 352.

Digitized by Google

тействѣ, а также нанимать вольныхъ рабочихъ и брать солдать, знающихъ топорную работу, изъ сухопутныхъ баталіоновъ и командъ ([28]). Но такъ какъ коллегія сознавала, что въ Тавровѣ все-таки долженъ былъ чувствоваться большой недостатокъ въ людяхъ, то и распорядилась отправить туда изъ Петербурга потребное число разныхъ мастеровыхъ, а для завѣдыванія постройкою галеръ мастера Алатчанинова ([29]).

Вслѣдъ затѣмъ, 27 декабря, послѣдовало распоряженіе Императрицы «ради воинской сухопутной экспедиціи,» снабдить провіантомъ всѣ пограничныя крѣпости и устроить запасы провіанта въ крѣпости Св. Анны, Изюмѣ, Коротоякѣ, Павловскѣ, Воронежѣ, на Усть-Хопрѣ, въ Кіевѣ и на всемъ пути, по которому должны были двигаться сухопутныя войска, а также исправить осадную и полевую артиллерію. Тѣмъ-же указомъ повелѣно Змаевичу немедленно достраивать и изготовлять всѣ суда, при чемъ число ихъ приказано довести до указаннаго Петромъ Великимъ и вторично подтвержденнаго въ 1729 году, т. е. прамовъ большихъ 9, малыхъ 6, галеръ 35, каикъ 30, италіянскихъ ботовъ 23, шлюпокъ 6 и бударъ 400. Къ Змаевичу было приказано отправить «нѣкоторое число» морскихъ офицеровъ, а также» для скорѣйшаго и лучшаго въ томъ исправленія» былъ командированъ въ Воронежъ генералъ-квартирмейстеръ Дебриньи, который долженъ былъ вмѣстѣ съ Змаевичемъ употреблять всѣ усилія къ скорѣйшему приготовленію судовъ къ плаванію ([30]). Впрочемъ участіе Дебриньи въ строеніи судовъ и вообще во всемъ, что относилось къ изготовленію флотиліи, было незначительно, такъ какъ въ апрѣлѣ 1734 года все это дѣло было поручено одному Змаевичу, а въ вѣдѣніи Дебриньи осталось только то, что касалось собственно до снаряженія сухопутной экспедиціи ([31]).

Въ рабочихъ, какъ и слѣдовало ожидать, оказался полный недостатокъ. Ни одно еще судно не было проконопачено и не

([28]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1733 г. № 381).
([29]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1733 г. № 4772).
([30]) Арх. Мор. Мин. (Указы Правит. Сената 1733 и 1734 гг. № 4)
([31]) Мат. т. VI № 53.

Digitized by Google

смотря на то, что Сенатъ, указомъ отъ 21 января 1734 года, приказалъ коллегіи немедленно отправить въ Таврово необходимое число офицеровъ и мастеровыхъ, чтобы «въ строеніи судовъ ни малой остановки быть не могло»,—коллегія могла отправить къ Змаевичу только одного подмастерья и 27 конопатчиковъ ([31]).

Относительно найма плотниковъ изъ мѣстныхъ обывателей,—какъ предписывала Змаевичу коллегія,—онъ также не могъ ничего сдѣлать, такъ какъ на неоднократныя публикаціи явилось только 15 человѣкъ и волей-неволей приходилось пользоваться работой сухопутныхъ солдатъ ([32]). Тѣмъ не менѣе, по прибытіи въ Таврово галернаго мастера Алатчанинова было тотчасъ-же приступлено къ постройкѣ пяти галеръ, но тѣмъ числомъ мастеровыхъ, которые находились въ распоряженіи Змаевича, онъ не надѣялся окончить даже только эти галеры къ веснѣ и просилъ о высылкѣ ему рабочихъ, полагая, что при 600 человѣкъ онъ успѣетъ приготовить суда къ веснѣ, а если ихъ къ веснѣ готовить не нужно, то, онъ находилъ возможнымъ обойдтись и меньшимъ числомъ ([33]), такъ какъ постоянно бралъ изъ сухопутныхъ полковъ знающихъ «топорную работу» солдатъ ([34]).

Между тѣмъ, по первоначальному предположенію, было рѣшено всѣ суда выконопатить, высмолить «и во всемъ, что къ вооруженію принадлежитъ» приготовить непремѣнно къ веснѣ но на воду не спускать, а по окончательномъ изготовленіи донести Ея Величеству и о спускѣ на воду ждать особеннаго приказанія. Но 9 февраля 1734 года президентъ адмиралтействъ-коллегіи адмиралъ графъ Головинъ словесно заявилъ, что въ кабинетѣ господъ министровъ было рѣшено спустить суда непремѣнно нынѣшнею весною, при первой полной водѣ, и что къ этому времени должно быть окончено ихъ снабже-

([31]) Арх. Мор. Мин. (Указы Прав. Сен. 1733-1734 гг. № 4).
([32]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1734 г. № 711).
([33]) Арх. Мор. Мин. (Указы Прав. Сената 1733-1734 № 4).
([34]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1734 г. № 711).

Digitized by Google

ніе по всѣмъ частямъ, а также и укомплектованіе командами ([35]).

Въ виду этого распоряженія, въ добавокъ къ уже находившимся въ Тавровѣ офицерамъ и морскимъ служителямъ, было приказано отправить необходимое число изъ корабельнаго флота на прамы, а изъ галернаго—на галеры и другія мелкія суда, кромѣ того, всѣ рекрута съ ближайшихъ къ Таврову провинцій должны были поступить въ составъ судовыхъ командъ ([35]).

Опредѣленіе числа разныхъ чиновъ служителей, необходимыхъ для отправленія въ Таврово на суда, коллегія дѣлала приблизительно, такъ какъ не имѣла по этому предмету никакихъ точныхъ свѣдѣній и между прочимъ считала, что въ Тавровѣ находится на лицо разнаго званія служителей 485 человѣкъ, выводя эту цифру изъ того, что незадолго передъ тѣмъ на это число людей требовались медикаменты. Такимъ образомъ въ февралѣ 1734 года было отправлено въ Таврово: штабъ, оберъ и ундеръ офицеровъ и рядовыхъ корабельнаго флота 252 человѣка, галернаго 187, корабельныхъ солдатъ 65, и артиллерійскихъ 277,—всего 981 человѣкъ, и въ томъ числѣ 3 лекаря, 4 подлекаря и 8 лекарскихъ учениковъ. Рекруть же, по расчету коллегіи должно было поступить 1796 человѣкъ, такъ что всего морскихъ служителей должно было находиться въ Тавровѣ 3062 человѣка ([36]), и на это число велѣно было заготовить сухопутнаго провіанта на годъ, а морскаго на полгода ([37]).

Относительно назначенія на суда іеромонаховъ было написано Воронежскому епископу Іоакиму, а Змаевичу приказано производить монахамъ, во время бытности ихъ на судахъ, по 5 рублей жалованья въ мѣсяцъ ([38]).

([35]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1734 г. № 681).
([36]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1734 г. № 842).
([37]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1734 г. № 681).
([38]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1734 г. № 997).

Digitized by Google

На всѣхъ судахъ приказано было имѣть красный флагъ, какой вообще употреблялся на галерномъ флотѣ ([39]).

Въ апрѣлѣ послѣдовалъ приказъ всѣ прамы и галеры немедленно спустить на воду, вооружить и отвести къ Павловску въ устье рѣки Осереды; точно также будары, которыя строились выше Павловска, приказано спустить на воду и привести въ Павловскъ, гдѣ и поставить въ такомъ мѣстѣ, чтобы онѣ были «на самомъ свободномъ водяномъ ходу». По дорогѣ въ Павловскъ на эти будары должно было нагружать провіантъ ([40]). Относительно-же тѣхъ бударъ, которыя еще не были выконопачены и не готовы къ спуску, было приказано содержать ихъ на берегу въ полной готовности до будущей весны ([41]).

Собранная такимъ образомъ при Павловскѣ флотилія поступила въ полное вѣдѣніе Змаевича и для охраны ее и караульной службы, въ его распоряженіе были даны сухопутные солдаты, по сношенію съ Военною Коллегіею ([42]).

Между тѣмъ, строившихся въ Тавровѣ, 20 галеръ спустить не было возможности, такъ какъ вода спала и потому Змаевичъ распорядился находившихся при постройкѣ ихъ «провинціальныхъ плотниковъ» отпустить по домамъ съ 15 іюля до 1 сентября, «дабы они могли имѣть пропитаніе», а для окончанія постройки судовъ коллегія назначила 60 матросовъ и 60 солдатъ морскаго баталіона, которымъ сверхъ окладнаго жалованья приказано было производить по 2 коп. въ день зарабочихъ денегъ ([43]).

Вообще, заготовленіе провіанта было сопряжено съ большими трудностями и совершенно понятно, что Змаевичъ старался избавляться отъ лишнихъ ртовъ. Въ то-же время онъ

([39]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1734 г. № 1455).
([40]) Арх. Мор Мин. (Журн. адм. колл. 1734 г. № 1719).
([41]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1734 г. № 3091).
([42]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1734 г. № 1719).
([43]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1734 г. № 3554).

Digitized by Google

просилъ коллегію исходатайствовать распоряженіе Сената о назначеніи часа, ранѣе котораго никто изъ частныхъ лицъ не имѣлъ-бы права покупать хлѣбъ, привозимый въ базарные дни въ Воронежъ. Этимъ путемъ казна получила-бы возможность покупать хлѣбъ изъ первыхъ рукъ и значительно дешевле, тогда какъ при существующемъ порядкѣ, обыкновенно купцы раньше скупали весь хлѣбъ и казнѣ приходилось пріобрѣтать его уже изъ вторыхъ рукъ и платить двойную цѣну (44).

Не смотря на всѣ старанія, большинство судовъ флотиліи не могли быть спущены на воду и осенью, такъ что 25 сентября Сенатъ приказалъ оставить всѣ суда въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ они въ это время находились, и содержать ихъ въ полной исправности, такъ что-бы ранней весной будущаго 1735 года они могли быть собраны у Павловска въ полной готовности къ походу (45). Однако въ мартѣ 1735 года сначала было приказано пріостановить спускъ новопостроенныхъ галеръ (46), но 27 іюля послѣдовалъ указъ: всѣ построенные въ Таврovѣ и прочихъ мѣстахъ прамы, галеры и другія суда немедленно достроить, выконопатить, высмолить, вооружить и собрать въ Павловскѣ въ полной готовности къ походу, и для полнаго укомплектованія ихъ командами были отправлены изъ Петербурга морскіе и артиллерійскіе служители (47). Въ послѣдствіи, въ сентябрѣ того-же года, на пополненіе командъ было приказано отправить въ Таврово половинное число морскихъ офицеровъ и служителей изъ находившихся при Астрахани и на Волгѣ (48).

Въ концѣ іюля 6 малыхъ прамовъ и 30 каикъ были выконопачены, спущены на воду, снабжены всѣмъ необходимымъ и подъ командою капитанъ-лейтенанта Халкіопуло отправлены

---

(44) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1734 г. № 4345).

(45) Арх. Мор. Мин. (Указы Правит. Сената 1733 и 1834 № 4).

(46) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1735 г. № 736).

(47) Арх. Мор. Мин. (Высочайшія повелѣнія 1735 г.).

(48) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1731 г. № 8).

Digitized by Google

въ Павловскъ ([49]), гдѣ въ это время уже находились на водѣ 9 большихъ прамовъ, и 15 галеръ, вполнѣ вооруженныхъ и снабженныхъ всѣмъ кромѣ пороха. Новопостроенныя-же 20 галеръ опять спустить было невозможно по причинѣ значительной убыли воды, такъ какъ самое удобное для этого весеннее время было упущено и когда былъ полученъ указъ о спускѣ всѣхъ судовъ, то есть въ іюлѣ, то вода въ Донѣ была такъ низка, что Коллегія должна была донести Императрицѣ, что даже и тѣ галеры, которыя уже находились при Павловскѣ, ранѣе будущей весны не будутъ имѣть возможности совершить плаваніе Дономъ ([50]). Относительно-же окончательнаго изготовленія бударъ, строившихся выше Павловска, въ Нижнемъ Икорцѣ, опять встрѣчалась большая задержка въ рабочихъ, и въ особенности въ конопатчикахъ, такъ что 17 іюля генералъ-маіоръ Шуваловъ распорядился для конопаченія ихъ отправить изъ Таврова и Воронежа гарнизонныхъ солдатъ и адмиралтейскихъ служителей, добавивъ ихъ вольнонаемными людьми, чтобы такимъ образомъ будары могли быть готовы къ концу іюля и во всякомъ случаѣ не позже первыхъ чиселъ августа уже были пригнаны къ Павловску ([51]). Для ускоренія этихъ работъ былъ командированъ изъ Таврова въ Нижній Икорецъ капитанъ Росселіусъ, который хотя и былъ снабженъ особою инструкціею ([52]) и, такъ сказать, сдѣлался отдѣльнымъ самостоятельнымъ начальникомъ, но указомъ Сената главное завѣдываніе изготовленіемъ бударъ было всетаки оставлено на отвѣтственности Змаевича, который по этому поводу хотя представлялъ коллегіи, что онъ находится въ Тавровѣ «только для извѣстной нужнѣйшей препаративи»; но коллегія оставила заявленіе его безъ вниманія и предписала ему «чинить по силѣ сенатскаго указа непремѣнно» ([53]).

([49]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1735 г. № 5).

([50]) Моск. Арх. Мин. Ин. дѣлъ (Дѣла бывш. кабинета 1734 г. № 70).

([51]) Моск. Арх. Мин. Ин. дѣлъ (Дѣла бывш. кабин., 1735 г. № 70).

([52]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1735 г. № 3042).

([53]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1735 г. № 5).

Digitized by Google

Здѣсь нужно замѣтить, что у Змаевича съ Росселіусомъ еще ранѣе произошли недоразумѣнія, завершившіеся наконецъ тѣмъ, что Росселіусъ назвалъ Змаевича «государственнымъ злоумышленникомъ и другими непотребными словами», за что и было приказано доставить его подъ конвоемъ въ Петербургъ для производства надъ нимъ слѣдствія и суда (54). Впослѣдствіи Росселіусъ просилъ у Змаевича прощенія, который хотя и простилъ его, но донесъ коллегіи, что «мнится ему, что въ дѣлахъ будетъ къ исполненію не безъ продолженія, понеже союзу отъ онаго Росселіуса не уповается», и просилъ коллегію, «дабы съ нимъ повелѣно было развесть». Но коллегія, имѣя въ виду, что Росселіусъ находился въ Тавровѣ по имянному Высочайшему повелѣнію и что между нимъ и Змаевичемъ уже состоялось примиреніе, не нашла возможнымъ исполнить просьбу Змаевича и предписала ему «поступать во всемъ, не памятуя прежнихъ, происшедшихъ между ними партикулярныхъ ссоръ, по указамъ и регламенту и по штату» (55).

Такимъ образомъ все лѣто 1735 года прошло въ приготовленіяхъ къ предстоящей экспедиціи и какъ было указано, не смотря на всѣ старанія Змаевича, флотилія была не готова къ походу, а спавшая вода дѣлала плаваніе ея въ этомъ году невозможнымъ, такъ что его волей-неволей пришлось отложить до будущей весны.

Но въ самый разгаръ работъ, 23 августа, умеръ Змаевичъ (56), и на его мѣсто былъ назначенъ главный командиръ архангельскаго порта контръ-адмиралъ Бредаль, которому было предписано немедленно ѣхать въ Таврово и принять въ свою команду все, находившееся въ вѣдѣніи покойнаго Змаевича (57).

---

(54) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1734 г. 5012).

(55) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1735 г. № 1260).

(56) Дѣла хранящ. въ Адм. Совѣтѣ, № 16.

(57) Арх. Мор. Мин. (Высоч. повел. № 2).

Digitized by Google

Между тѣмъ,—еще въ 1724 году, одновременно съ возобновленіемъ судостроенія въ Тавровѣ, было рѣшено строить суда и на Днѣпрѣ, для того, чтобы въ случаѣ войны съ Турціею или съ Крымскимъ Ханомъ, они могли способствовать дѣйствіямъ нашей сухопутной арміи.

Мѣстомъ для постройки судовъ былъ избранъ Брянскъ и въ сентябрѣ 1724 года было приказано заготовить въ немъ лѣсъ для пяти прамовъ (2 большихъ и 3 малыхъ) и для семи галеръ (3 остродонныхъ и 4 плоскодонныхъ), а также приготовить все необходимое для ихъ полнаго вооруженія и снабженія ([58]). Для постройки же судовъ въ Брянскѣ были отправлены италіянскій мастеръ и нѣсколько плотниковъ ([59]).

Въ апрѣлѣ 1726 года было приказано строить эти суда какъ можно скорѣе ([60]), такъ что къ 1727 году, нѣкоторыя изъ нихъ уже и были «доведены до совершенства» ([61]), но затѣмъ въ іюлѣ того-же года, указомъ Верховнаго Тайнаго Совѣта, было приказано всѣ работы остановить, а заготовленный лѣсъ и другіе матеріалы сложить подъ крыши и хранить до новаго распоряженія ([62]).

Но, какъ увидимъ далѣе, это было только временное распоряженіе, вызванное миролюбивымъ оборотомъ нашихъ отношеній къ Турціи; тѣмъ не менѣе вѣроятная возможность войны, заставляла быть въ постоянной готовности приступить къ постройкѣ судовъ во всякое время. Въ виду этого, находившійся при постройкѣ судовъ, унтеръ-лейтенантъ Кашкинъ, съ командою морскихъ и артиллерійскихъ служителей (всего 68 человѣкъ) былъ оставленъ въ Брянскѣ и кромѣ того, ар-

---

([58]) Моск. Арх. Мин. Ин. дѣлъ (Приказн. дѣла 1731 г.).

([59]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. папка 615, № 20).

([60]) Моск. Арх. Мин. Ин. дѣлъ (Приказн. дѣла 1731 г. и Промеморіи изъ адм. кол.).

([61]) Арх. Мор. Мин. (Дѣл. адмир. колл., папка 615, № 20).

([62]) Моск. Арх. Мин. Ин. дѣлъ (Прик. дѣла 1731 г. и Промеморіи изъ адм. колл.).

Digitized by Google

тиллерія, и всѣ другіе припасы и матеріалы,—необходимые для полнаго вооруженія судовъ;—всетаки были доставлены въ Брянскъ изъ Таврова, Петербурга и съ Липецкихъ заводовъ ([63]), такъ что, въ случаѣ надобности, все было готово къ постройкѣ судовъ, которая и возобновилась въ 1736 году.

(*Продолженіе впредь*).

К. Головизнинъ.

([63]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. папка 615. № 20).

Digitized by Google

Digitized by Google

О КРѢПОСТИ ЛИСТОВЪ И ЗАКЛЕПОКЪ МЯГКОЙ СТАЛИ

УПОТРЕБЛЯЕМЫХЪ ВЪ КОРАБЛЕСТРОЕНІИ.

(Записка, читанная въ Обществѣ Корабельныхъ Архитекторовъ членомъ Общества г. Уайльдишемъ).

Со времени замѣны дерева въ судостроеніи—желѣзомъ, началось сознаніе важности крѣпости листовъ и ихъ заклепочныхъ скрѣпленій. Въ запискѣ, читанной по этому предмету въ этомъ же обществѣ, въ прошломъ году, г-мъ Уэстомъ, было обращено вниманіе на то, что общепринятыя правила расположенія заклепокъ требуютъ нѣкотораго измѣненія при примѣненіи ихъ къ заклепочнымъ скрѣпленіямъ наружной обшивки и другихъ наиболѣе важныхъ частей корпуса судна, для обезпеченія надлежащаго равновѣсія между крѣпостью листовъ и крѣпостью заклепокъ; что имѣвшіяся данныя были недостаточны и что для установленія новыхъ правилъ требовалось собрать еще много не извѣстныхъ намъ въ то время опытовыхъ указаній. Въ упомянутой запискѣ, приводилось, что недостаточность площадей сѣченія листа по линіи заклепокъ составляетъ серіозный недостатокъ и что современная практика строителей желѣзныхъ судовъ не обезпечиваетъ наиболѣе дѣйствительнаго и экономичнаго скрѣпленія.

На вопросъ о крѣпости листовъ и ихъ скрѣпленій въ примѣненіи къ судостроенію обращалось не мало вниманія до настоящаго времени и поднимая тотъ же вопросъ въ обществѣ корабельныхъ архитекторовъ необходимо замѣтить, что къ нынѣшнему возбужденію его меня привело то обстоятельство, что директоръ кораблестроенія, г. Барнаби, разрѣшилъ мнѣ сдѣлать сообщеніе о результатахъ нѣкоторыхъ недавнихъ

Digitized by Google

испытаній производившихся въ Пемброкскомъ адмиралтействѣ, подъ руководствомъ г. Фройни, тамошняго инспектора работъ и его помощниковъ, имѣвшихъ цѣлью подтвердить и исправить прежде полученныя данныя, относительно крѣпости на разрывъ листовъ мягкой стали, послѣ продавливанія, сверленія и зинкованія въ нихъ дыръ для заклепокъ, равно какъ и относительно сопротивленія на срѣзъ различнаго рода заклепокъ, употребляемыхъ въ судостроеніи.

Изъ опытовъ, производившихся въ Чатамѣ двадцать лѣтъ тому назадъ, для руководства при опредѣленіи крѣпости соединеній желѣзныхъ судовъ королевскаго флота, сопротивленіе на срѣзъ желѣзной $^3/_4$ дюймовой заклепки Лоумурскаго или Баулингскаго качества было опредѣлено равнымъ 10 тоннамъ, при соединеніи такою заклепкою двухъ желѣзныхъ листовъ; сопротивленіе на срѣзъ заклепокъ другихъ размѣреній было найдено измѣняющимся пропорціонально ихъ площадямъ сѣченія. Сопротивленіе на двойной срѣзъ $^3/_4$ дюймовой заклепки было опредѣлено въ 18 тоннъ. Результаты эти приведены были и сэромъ Эдуардомъ Ридомъ въ его сочиненіи «О желѣзномъ и стальномъ судостроеніи». Разрывная крѣпость непродавленныхъ дырами желѣзныхъ листовъ наилучшаго качества принята тѣмъ же авторомъ, въ его примѣрныхъ вычисленіяхъ крѣпости заклепочныхъ соединеній, равною 22 тоннамъ на квадр. дюймъ, тогда какъ крѣпость продавленныхъ листовъ съ часто расположенными заклепочными дырами, какъ у стыковъ, оцѣнивалась въ 18 тоннъ на квадр. дюймъ.

Въ первыхъ стальныхъ судахъ королевскаго флота, стальные листы скрѣплялись желѣзными заклепками, такъ какъ въ то время не могли выдѣлываться стальныя заклепки надлежащаго качества. Но вскорѣ стало очевидно, что желѣзныя заклепки въ стальныхъ листахъ не представляли желательной комбинаціи. Разрывная крѣпость стальныхъ листовъ превзошла крѣпость желѣзныхъ листовъ высшаго качества, употреблявшихся прежде на болѣе важные члены корпуса какъ-то: наружную обшивку, верхнюю палубу и проч., приблизительно на 30 процентовъ, между тѣмъ какъ сопротивленіе на срѣзъ желѣзныхъ заклепокъ, когда они употреблены для скрѣпленія

Digitized by Google

стальныхъ листовъ, оказалось значительно менѣе того ихъ сопротивленія на срѣзъ, которое они обнаруживали когда употреблялись для скрѣпленія желѣзныхъ листовъ.

Передъ началомъ постановки на мѣсто листовъ наружной обшивки первыхъ нашихъ стальныхъ судовъ *Iris* и *Mercury* были произведены нѣкоторыя испытанія, которыя привели къ заключенію, что сопротивленіе на срѣзъ $^3/_4$ дюймовой желѣзной заклепки въ назначенныхъ къ употребленію на эти суда $^1/_2$ дюймовыхъ стальныхъ обшивныхъ листахъ, равнялось только 9 тоннамъ и что для обезпеченія потребной крѣпости такой обшивки, слѣдовало уменьшить разстоянія между заклепками въ стыкахъ до $3^2/_3$ діаметровъ. Въ этихъ судахъ листы, въ которыхъ дыры продавливались, подвергались отжиганію и операція эта, въ соединеніи съ раззинкованіемъ дыръ, всецѣло или по крайней мѣрѣ значительно уменьшала вредное вліяніе, причиняемое продавливаніемъ; такъ что при опредѣленіи продольной крѣпости обшивки, крѣпость листовъ по линіи заклепокъ въ стыкахъ считалась равною 27 тоннъ на квадр. дюймъ, а непродавленныхъ частей листовъ—29 тоннъ на квадр. дюймъ.

Дальнѣйшія испытанія въ томъ же направленіи, съ желѣзными заклепками въ стальныхъ листахъ производились въ Немброкѣ въ 1878 году. Подробности ихъ приведены въ приложеніи I. Были употреблены листы толщ. $^9/_{16}$ д. и $^3/_4$ д., изготовленные Ландорскою стале-дѣлательною компаніею, а заклепки, скрѣплявшія испытуемыя пластины, соединенныя такъ чтобы представить собою стыки наружной обшивки, были діаметромъ $^3/_4$ д. и $^7/_8$ д. Въ нѣкоторыхъ пластинахъ зинковка дыръ проходила во всю толщину листовъ, а въ другихъ она не доходила до полной толщины листовъ на $^1/_{16}$ дюйма. Это измѣненіе, однакоже, не выказало сколько нибудь замѣтной выгоды того или другаго способа зинкованія. Но изъ этихъ испытаній обнаружилось, что среднее сопротивленіе на срѣзъ $^3/_4$ дюймовой желѣзной заклепки въ стальныхъ листахъ составляло только 8,1 тоннъ по сравенію съ крѣпостью такой же заклепки въ 10 тоннъ въ желѣзныхъ листахъ. Среднее сопротивленіе $^7/_8$ дюймовой заклепки составляло $11^1/_2$

*

Digitized by Google

тоннъ, что, принимая во вниманіе разницу въ величинѣ,— составляетъ нѣсколько лучшій результатъ чѣмъ полученный для $^3/_4$ дюймовой заклепки, но всетаки на 2,1 тоннъ менѣе чѣмъ такой же желѣзной заклепки въ желѣзныхъ листахъ.

Такая сравнительная слабость желѣзныхъ заклепокъ при употребленіи ихъ для соединенія стальныхъ листовъ могла бы быть вознаграждаема увеличеніемъ размѣровъ заклепокъ и болѣе частымъ расположеніемъ ихъ, но большіе размѣры заклепокъ вызвали бы болѣе широкіе накрои листовъ, что повлекло бы за собою увеличеніе вѣса постройки.

Совершенно подобныя испытанія выше приведеннымъ были произведены еще въ 1880 году, съ тою только разницею, что желѣзныя заклепки были замѣнены стальными. Результаты этихъ испытаній (также приведенные въ приложеніи I) были чрезвычайно однообразны и удовлетворительны. Они обнаружили, что сопротивленіе на срѣзъ $^3/_4$ дюймовой стальной заклепки въ стальныхъ листахъ можетъ быть принимаемо въ $11^3/_4$ тоннъ, а $^7/_8$ дюймовой заклепки—$14^3/_4$ тоннъ.

На изготовленіе стальныхъ заклепокъ было обращено особенное вниманіе и для обезпеченія ихъ однообразнаго хорошаго качества, были выработаны правила испытаній, которыя они должны были выдерживать. Копія съ этихъ правилъ приложена въ концѣ настоящей записки, съ указаніемъ подробныхъ размѣреній заклепокъ.

По отношенію къ способамъ обхожденія съ стальными листами при употребленіи ихъ въ постройку судовыхъ корпусовъ, слѣдуетъ упомянуть, что еще съ 1878 года было рѣшено не подвергать ихъ отжиганію, послѣ продавливанія дыръ, предполагавшемуся вначалѣ съ цѣлью уничтоженія вреднаго вліянія на матеріалъ продавливанія. Однакоже было указано: всѣ стыковыя планки членовъ корпуса судна, имѣющихъ наиболѣе важное значеніе, какъ-то поясьевъ наружной обшивки, поясьевъ палубныхъ настилокъ, стрингеровъ и проч., должны имѣть просверленныя дыры или же отжигаться въ случаѣ продавленія въ нихъ дыръ. Зинкуемыя дыры въ наружной обшивкѣ было указано продавливать на $^1/_8$ дюйма менѣе окончательнаго ихъ діаметра и затѣмъ разсверливать ихъ при зин-

Digitized by Google

кованіи до окончательнаго діаметра, продолжая зинковку во всю толщину листа. Такому же способу зинкованія дыръ нужно держаться и при сборкѣ стрингеровъ, палубной настилки и другихъ частей, подверженныхъ большимъ разрывнымъ напряженіямъ.

Такой практикѣ слѣдуютъ и въ настоящее время при военномъ судостроеніи, при чемъ отжиганіе какъ шпангоутныхъ полосъ такъ и листовъ примѣняется только въ крайне исключительныхъ сучаяхъ для того, чтобы уничтожать внутреннія натяженія, возбуждаемыя въ металлѣ при чрезвычайно большихъ сгибаніяхъ его въ сложныя формы.

Перейдемъ теперь къ испытаніямъ, производившимся въ Пемброкѣ въ 1883 году и въ слѣдующемъ затѣмъ году и по отношенію къ которымъ я желалъ бы обратить особенное вниманіе общества. Подробные результаты этихъ испытаній, которыя были организованы лучше, чѣмъ предшествовавшія, перечислены въ восьми таблицахъ приложенныхъ къ настоящей запискѣ (см. приложеніе II). Первый рядъ произведенныхъ испытаній, обнимавшій шестнадцать отдѣльныхъ пробъ, предназначался для выясненія вліянія на крѣпость стальныхъ листовъ продавливанія дыръ, сверленія ихъ, и продавливанія сопровождаемаго разсверливаніемъ или зинкованіемъ. Двѣнадцать пробныхъ пластинъ изъ которыхъ одна половина была вырѣзана изъ одного и того же $^1/_2$ дюймоваго листа, а остальныя изъ другаго $^1/_2$ дюймоваго листа, были обдѣланы въ форму показанную на рисункѣ *B* (см. таблицу 1). Четыре другія пластины были обдѣланы въ форму полосъ съ параллельными кромками и назначались для опредѣленія разрывной крѣпости листовъ, прежде чѣмъ въ нихъ сдѣланы дыры тѣмъ или другимъ способомъ. Результатъ испытаній послѣднихъ полосъ далъ среднюю разрывную крѣпость листовъ въ $28^1/_4$ тоннъ на квадр. дюймъ площади сѣченія. Въ пластинахъ формы показанной на рисункѣ *B*, въ двухъ вырѣзанныхъ изъ каждаго большаго листа, было продавлено по двѣ $^7/_8$ дюймовыхъ дыры; въ двухъ другихъ, вырѣзанныхъ изъ каждаго большаго листа, были просверлены $^7/_8$ дюймовыя дыры въ тѣхъ же мѣстахъ какъ первыя. Въ пластинахъ изъ одного

Digitized by Google

и того же листа дыры были кромѣ того зинкованныя; въ остальныхъ четырехъ пластинахъ были продавлены $^3/_4$ дюймовыя дыры, затѣмъ разсверленныя при зинкованіи до $^7/_8$ дюймоваго наименьшаго діаметра. Полная ширина сѣченія поперекъ дыръ въ каждомъ случаѣ равнялась $5^1/_4$ дюймовъ. Въ пробахъ съ продавленными дырами, средняя разрывная крѣпость оказалась едва превышающею 22 тонна. При сверленыхъ дырахъ соотвѣтствующій результатъ почти $29^1/_2$ тоннъ.

При дырахъ продавленныхъ до малаго діаметра и затѣмъ раззинкованныхъ до полной величины, съ обыкновеннымъ конусомъ, средняя крѣпость на квадр. дюймъ была нѣсколько менѣе 29 тоннъ. Между отдѣльными результатами съ тѣмъ же родомъ дыръ не было значительныхъ разницъ. По отношенію къ пластинамъ имѣвшимъ продавленныя дыры, равно какъ и тѣмъ, въ которыхъ продавленныя дыры впослѣдствіи зинковались, надлежитъ замѣтить, что обдѣлка ихъ въ форму, показанную на рисункѣ *B* производилась уже послѣ того какъ дыры были продавлены.

Изъ этихъ результатовъ наиболѣе достойно удивленія большое пониженіе разрывной крѣпости остававшагося металла между дырами при дырахъ продавленныхъ сразу до наибольшаго діаметра, такъ что, какъ оказывается, продавливаніе уменьшаетъ крѣпость металла приблизительно на 21 процентъ. Удлинненіе передъ разрывомъ было также ограничено, составляя всего отъ 0,1 до 0,2 дюйма, тогда какъ удлинненіе при сверленныхъ дырахъ равнялось отъ 0,29 до 0,4 дюйма. Однакоже такое сокращеніе разрывной крѣпости остающагося между дырами металла, производимое продавливаніемъ, не составляетъ вполнѣ неожиданнаго обстоятельства, такъ какъ вредное вліяніе продавливанія уже достаточно хорошо извѣстно. Равнымъ образомъ, указанный точный процентъ уменьшенія крѣпости не должно относить къ листамъ всевозможныхъ толщинъ, даже при дырахъ имѣющихъ ту же относительную величину и съ тѣмъ же разстояніемъ между центрами. Кромѣ того, величина продавленныхъ дыръ по сравненію съ толщиною листовъ, равно какъ ихъ величина относительно величины пресса и подушки или гнѣзда, употребляемыхъ при

Digitized by Google

продавливаніи дыръ, безъ сомнѣнія вліяютъ на крѣпость остающагося въ сѣченіи металла между дырами.

Здѣсь будетъ кстати привести вкратцѣ результаты превосходныхъ испытаній, произведенныхъ г-мъ Киркальди, около 3-хъ или 4-хъ лѣтъ тому назадъ, надъ листами мягкой стали Шотландской стале-дѣлательной К°, для Совѣта торговли. При этихъ опытахъ употреблены были листы толщиною въ 1, $^3/_4$, $^1/_2$ и $^1/_4$ дюйма. 1 дюймовые листы имѣли четыре дыры 1 дюймоваго діаметра; $^3/_4$ д. листы имѣли 4 дыры 1 д. діаметра или 6 дыръ $^3/_4$ дюймоваго діаметра; $^1/_2$ дюймовые и $^1/_4$ дюймовые листы по шести дыръ $^3/_4$ дюймоваго діаметра, продавленныя въ поперечномъ сѣченіи бывшемъ, въ каждомъ случаѣ, шириною 12 дюймовъ. При пробѣ 1 дюймовыхъ листовъ разрывная крѣпость остававшагося сѣченія металла между дырами, была уменьшена черезъ продавливаніе дыръ на 24 процента; въ $^3/_4$ дюймовыхъ листахъ уменьшеніе это составляло $17^1/_2$ процентовъ, показывая, что измѣненіе въ величинѣ дыръ не принесло пользы; въ $^1/_2$ дюймовыхъ листахъ уменьшеніе было всего 6 процентовъ, а въ $^1/_4$ дюймовыхъ—не замѣчено было вовсе уменьшенія крѣпости.

Переходя снова къ занимающимъ насъ испытаніямъ, обращаемъ вниманіе на тотъ фактъ, что при сверленыхъ дырахъ, разрывная крѣпость оставшагося въ сѣченіи металла между дырами оказывается нѣсколько болѣе той, которую имѣли цѣлые листы безъ дыръ. Фактъ этотъ, по моему мнѣнію, не долженъ считаться случайнымъ. Подобнаго же рода испытанія, произведенныя г-мъ Киркальди, показали замѣтное увеличеніе разрывной крѣпости на квадр. дюймъ остающагося сѣченія между дырами, сравнительно съ крѣпостью цѣлыхъ листовъ. Обстоятельство это было приписано ограниченію протяженія, на которомъ развивается удлиненіе. При дырахъ, продавленныхъ до $^3/_4$ дюймоваго діаметра и затѣмъ разсверленныхъ до $^7/_8$ дюймоваго діаметра (съ обыкновеннымъ конусомъ) вредное вліяніе продавливанія вполнѣ уничтожалось.

Слѣдующій рядъ испытаній, подлежащій нашему разсмотрѣнію, относится къ опредѣленію крѣпости стальныхъ листовъ, склепанныхъ ординарною стыковою планкою, подобно

Digitized by Google

стыкамъ наружной обшивки судна. Испытаній этого рода было произведено четырнадцать, при чемъ листы, имѣвшіе номинальную толщину $^1/_2$ дюйма, были обдѣланы въ форму и соединялись между собою какъ показано на рисункахъ *C* и *D* (см. таблица 2). Въ восьми случаяхъ, планка была заклепана на двойномъ рядѣ заклепокъ, имѣя по четыре заклепки въ каждомъ листѣ и восемь заклепокъ въ планкѣ. Въ остальныхъ шести случаяхъ, планка была заклепана на тройномъ рядѣ заклепокъ, по шести заклепокъ въ каждомъ листѣ. Четыре пробныя пластины, склепанныя двойнымъ рядомъ имѣли $^3/_4$ дюймовыя заклепки, при ширинѣ листовъ въ узкой части около $4^1/_2$ дюймовъ. Въ двухъ изъ этихъ пробныхъ пластинъ, заклепки были съ плоскими головками и концами, назначенными для заполненія потая; въ другихъ двухъ—съ плоскими головками и концами подъ обжимку. Заклепки остальныхъ четырехъ пробныхъ пластинъ съ двойнымъ рядомъ крѣпленія были расположены одинаковымъ образомъ, но имѣли діаметръ $^7/_8$ дюйма при ширинѣ листовъ въ узкой части около $5^1/_4$ дюймовъ. Разстояніе между заклепками равнялось тремъ діаметрамъ, при ширинѣ листовъ въ узкой части равной шести діаметрамъ или двумъ разстояніямъ между заклепками. Дыры въ листахъ для потайныхъ заклепокъ продавливались съ меньшимъ діаметромъ и затѣмъ раззинковывались до полной величины. Дыры для заклепокъ подъ обжимку сразу продавливались до полнаго діаметра.

Въ листахъ съ продавленными и зинкованными дырами, средняя разрывная крѣпость при сѣченіи поперегъ дыръ, равнялась 28,9 тоннъ на квадр. дюймъ, чѣмъ указывалось, что металлъ не былъ ослабленъ принятымъ способомъ производства дыръ. Въ листахъ съ дырами продавленными сразу до окончательнаго діаметра для заклепокъ въ обжимку, средняя разрывная крѣпость на квадр. дюймъ въ ослабленномъ сѣченіи составляла 24,9 тоннъ.

При шести остальныхъ пробахъ, входившихъ въ этотъ рядъ испытаній, планки съ тройнымъ рядомъ крѣпленія крѣпились $^3/_4$ дюймовыми заклепками съ плоскими головками и концами подъ обжимку. Эти испытанія были раздѣлены на три пар-

Digitized by Google

ныхъ группы, сообразно измѣнявшемуся разстоянію между закленками, а именно въ $3^1/_2$, 4 и $4^1/_2$ діаметровъ, при ширинѣ листовъ въ узкихъ мѣстахъ въ 5, 5,35 и 5,81 дюймовъ. Въ одномъ случаѣ разрывная крѣпость листа въ сѣченіи поперекъ дыръ оказалась необычайно высокою, достигая до $27^1/_4$ тоннъ на квадр. дюймъ, но въ другихъ пяти случаяхъ, въ которыхъ не было большой разницы въ результатѣ, средняя разрывная крѣпость на квадр. дюймъ, была немного болѣе $24^1/_2$ тоннъ.

Крѣпость въ 24,9 тоннъ, выяснившаяся при испытаніяхъ пластинъ съ двойнымъ крѣпленіемъ, по сравненію съ прежде опредѣленною крѣпостью листовъ, продавленныхъ но не заклепанныхъ, въ 22 тонна, и съ крѣпостью цѣлыхъ листовъ безъ отверстій, показываетъ, что когда $^1/_2$ дюймовые листы соединены между собою вышеописаннымъ образомъ, то разрывная крѣпость металла поперекъ продавленныхъ дыръ, увеличивается при заклепываніи и послѣ того остается всего на 11 процентовъ слабѣе крѣпости цѣльныхъ частей листа. Трудно объяснить это возстановляющее крѣпость вліяніе клепки на металлъ въ сѣченіи поперекъ дыръ. Пробныя пластины, соединенныя планкою прежде полнаго разъединенія, нѣсколько сгибаются при дырахъ и въ сѣченіяхъ, у этихъ мѣстъ, металлъ подвергается растяженію. Можно предполагать, что это растягивающее усиліе еще далѣе ослабляетъ крѣпость металла въ этихъ сѣченіяхъ. Можетъ быть однакоже и то, что при такомъ тягучемъ металлѣ, какъ мягкая сталь, вышеупомянутое сгибаніе прочной пластины дѣйствуетъ именно такъ, чтобы ослабить вредное вліяніе производимое продавливаніемъ дыръ и само, а не клепка, возстановляетъ крѣпость металла въ сѣченіи поперекъ дыръ. Объясненіе это поддерживается двумя ниже приводимыми случаями, въ которыхъ листы соединенныя двойными стыковыми планками, разорвались поперегъ продавленныхъ дыръ, при усиліи около 23 тоннъ на квадр. дюймъ. Всѣ пробныя пластины этого ряда испытаній вырѣзались изъ одного и того же листа, для полученія болѣе надежныхъ результатовъ.

При опредѣленіи продольной крѣпости обшивки судна сов-

Digitized by Google

ременной постройки для королевскаго флота, обыкновенно принимали разрывную крѣпость стальныхъ листовъ, отъ $^3/_8$ до $^5/_8$ дюймовой толщины, въ 26 тоннъ на квадр. дюймъ, при сѣченіяхъ черезъ дыры стыковъ и по линіи часто располагаемыхъ дыръ заклепокъ водонепроницаемыхъ шпангоутовъ, при чемъ дыры продавливались малаго діаметра и раззинковывались до своей полной величины. Изъ разсматриваемыхъ нынѣ и вышеприведенныхъ испытаній, выясняется, что упомянутую разрывную крѣпость листовъ можно было бы принимать равною отъ 27 до 28 тоннъ на квадр. дюймъ, при названныхъ сѣченіяхъ. Результаты этихъ испытаній подтверждаютъ практикуемые въ адмиралтействахъ способы обхожденія съ стальными листами при ихъ употребленіи въ корпуса судовъ. Въ тѣхъ случаяхъ когда употребляются двойныя стыковыя планки, заклепки располагаются часто и въ соединеніяхъ требуется достиженіе наибольшей крѣпости, выгоднѣе просверливать дыры, а не продавливать ихъ. Можетъ быть здѣсь будетъ умѣстнымъ прибавить, что вообще пробы соединеній на стыковыхъ планкахъ показали, что крѣпость листовъ по дырамъ, разсматриваемая на единицу *полной* площади сѣченія практически одинакова, будутъ ли дыры продавливаться малаго діаметра и раззинковываться до своей полной величины или онѣ будутъ продавлены сразу до полнаго діаметра, потребнаго для клепки подъ обжимку. Раззинкованіе конечно устраняетъ вредное вліяніе пресса, но оно вмѣстѣ съ тѣмъ уменьшаетъ также площадь сѣченія листа и одно дѣйствіе нейтрализуется другимъ. Фактъ этотъ возбуждаетъ вопросъ о томъ нельзя ли обходиться вовсе безъ предосторожностей высверливанія дыръ въ стыковыхъ планкахъ или отжиганія планокъ, въ случаѣ продавленныхъ дыръ, хотя, съ другой стороны, отжиганіе не сопряжено съ большими хлопотами или издержками и обезпечиваетъ достоинство планокъ внѣ всякаго сомнѣнія.

Слѣдующіе три ряда испытаній (см. таблицы 3, 4 и 5) предназначались для опредѣленія сопротивленія на одиночный срѣзъ различныхъ величинъ и родовъ желѣзныхъ съ нарѣзкою и стальныхъ заклепокъ въ стальныхъ листахъ. Было

Digitized by Google

произведено шестьдесятъ шесть пробъ этого рода при заклепкахъ номинальнаго діаметра въ $^3/_4$, $^7/_8$ и 1 дюймъ. Обѣ меньшія величины были употреблены въ $^1/_2$ дюймовыхъ листахъ, а 1 дюймовыя заклепки въ $^3/_4$ дюймовыхъ листахъ. Изъ листовъ вырѣзывались пластины такой формы, какая показана на рисункѣ *C*, при чемъ пластины эти соединялись ординарными планками, той же толщины, какъ листы, и дыры въ планкахъ были сверленыя. Всѣ дыры для заклепываемыхъ заклепокъ были діаметромъ на $^1/_{16}$ дюйма болѣе номинальнаго діаметра заклепокъ, чтобы представить обыкновенный запасъ. За четырьмя исключеніями планки имѣли двойной рядъ крѣпленія, по четыре заклепки въ каждомъ листѣ. Въ означенныхъ исключеніяхъ планки имѣли тройное крѣпленіе, по шести заклепокъ въ каждомъ листѣ.

Пробы съ желѣзными заклепками производились съ цѣлью опредѣленія сопротивленія на срѣзъ различнаго рода находящихся въ употребленіи нарѣзныхъ заклепокъ. Прежде всего были взяты заклепки съ непрерывною нарѣзкою завинчиваемыя въ планку и въ листъ и затѣмъ срѣзаемыя заподлицо съ обоихъ концовъ, подобно крѣпленію принятому для нѣкоторыхъ частей верхнихъ надстроекъ военныхъ судовъ, съ цѣлью уменьшенія опасности отъ отлетанія заклепочныхъ головокъ, во время боя; затѣмъ испытывались нарѣзныя заклепки съ шестигранными головками, завинченныя только въ планку; и наконецъ заостренныя нарѣзныя заклепки съ потайными головками, подобно употребляемымъ для придѣлки листовъ наружной обшивки къ штевнямъ. Потайныя головки углублялись во всю толщину листа и всѣ нарѣзныя заклепки были нарѣзаны съ обыкновенною Витвортовою угловою нарѣзкою. Пробы для каждаго рода заклепокъ дѣлались двойныя и полученная точная величина средняго сопротивленія на срѣзъ на каждую заклепку показана въ приложеніи III, гдѣ обозначена также дѣйствительная площадь сѣченія заклепокъ т. е. ихъ площадь у корня нарѣзки, вмѣстѣ съ сопротивленіемъ на квадр. дюймъ этой площади сѣченія. Изъ разсмотрѣнія таблицъ видно, что сопротивленіе на срѣзъ нарѣзной заклепки гораздо меньше такого же сопротивленія заклепанной зак-

Digitized by Google

лепки, той же номинальной величины, что конечно можно было и ожидать. Сопротивленіе на срѣзъ заклепки съ непрерывною нарѣзкою мало отличалось отъ такого же сопротивленія нарѣзной заклепки съ шестигранною головкою и для сопротивленія на срѣзъ желѣзныхъ заклепокъ этого рода различныхъ величинъ могутъ быть приняты слѣдующія цифры:

$^3/_4$ дюймовыя заклепки 5,75 тоннъ; $^7/_8$ дюймовыя заклепки 7,75 тоннъ; и 1 дюймовыя 10,25 тоннъ.

Результаты пробъ желѣзныхъ нарѣзныхъ заклепокъ съ потайными головками были лучше другихъ результатовъ и для ихъ сопротивленія на срѣзъ можно принять слѣдующія величины:

$^3/_4$ дюймовыя заклепки 6,75 тоннъ; $^7/_8$ дюймовыя заклепки 9,25 тоннъ; и 1 дюймовыя 12,25 тоннъ.

Величины эти почти пропорціональны дѣйствительной площади сѣченія заклепокъ. Но при опредѣленіи сопротивленія на срѣзъ заклепокъ другихъ величинъ по этимъ даннымъ, необходимо принимать въ разсужденіе то, что глубина Витвортовой нарѣзки, относительно діаметра заклепки, пропорціонально меньше въ большихъ заклепкахъ, чѣмъ въ малыхъ.

Сравнивая сопротивленіе на срѣзъ желѣзныхъ нарѣзныхъ заклепокъ съ результатами полученными въ Пемброкѣ, въ 1878 году, для обыкновенныхъ заклепанныхъ желѣзныхъ заклепокъ въ стальныхъ листахъ, находимъ, что заклепки съ непрерывною нарѣзкою и нарѣзныя съ шестигранною головкою слабѣе заклепанныхъ заклепокъ той же номинальной величины около 30 процентовъ; а нарѣзныя заклепки съ потайными головками слабѣе на 17 процентовъ. Превосходство этихъ послѣднихъ заклепокъ, сравнительно съ другими нарѣзными заклепками можетъ быть отнесено къ большему тренію между листами и планкою, но какъ потайныя головки ихъ углублялись во всю толщину листа, то заклепки эти срѣзывались въ верхней своей части или у конца нарѣзки, а въ этомъ мѣстѣ площадь сѣченія ихъ могла быть нѣсколько болѣе той, которая принималась въ расчетъ, и если это дѣй-

Digitized by Google

ствительно было такъ, то сопротивленіе ихъ должно быть въ дѣйствительности нѣсколько меньше означеннаго нами.

Сопротивленіе на квадр. дюймъ дѣйствительной площади сѣченія желѣзныхъ нарѣзныхъ заклепокъ болѣе такого же сопротивленія на квадр. дюймъ заклепанныхъ желѣзныхъ заклепокъ въ стальныхъ листахъ, изъ чего можно заключить что слабость нарѣзныхъ заклепокъ, по сравненію съ заклепанными, происходитъ всецѣло отъ уменьшенія площади ихъ сѣченія нарѣзкою рѣзьбы, а вовсе не отъ недостаточнаго тренія между листами и планками, при такомъ крѣпленіи.

Послѣ описанныхъ пробъ желѣзныхъ заклепокъ въ стальныхъ листахъ, были произведены совершенно подобныя имъ пробы, лишь съ замѣною желѣзныхъ заклепокъ стальными. Эти стальныя заклепки были передѣланы изъ заклепокъ съ обыкновенными плоскими головками и всего было произведено восемнадцать пробъ, т. е. по двѣ пробы для каждой величины и рода нарѣзныхъ заклепокъ. Какъ и при испытаніи желѣзныхъ заклепокъ, не оказалось вовсе или почти никакой разницы въ результатахъ испытаній заклепокъ съ непрерывною нарѣзкою и нарѣзныхъ заклепокъ съ шестигранною головкою, а нарѣзныя заклепки съ потайною головкою дали наилучшіе результаты.

Среднее сопротивленіе на заклепку можетъ быть выражено слѣдующими цифрами:

	$^3/_4$ дюймовая заклепка. тоннъ	$^7/_8$ дюймовая заклепка. тоннъ	1 дюймовая заклепка. тоннъ
Съ непрерывною нарѣзкою или нарѣзныя съ шестигранною головкою	6,25	8,5	11,75
Нарѣзныя съ потайною головкою	7,25	9,75	13,5

Цифры эти пропорціональны дѣйствительной площади сѣченія и въ общемъ, онѣ на 12 процентовъ лучше результатовъ, полученныхъ для желѣзныхъ заклепокъ въ стальныхъ листахъ.

Перейдемъ теперь къ пробамъ заклепанныхъ стальныхъ

Digitized by Google

заклепокъ, для чего было сдѣлано три ряда испытаній съ заклепками трехъ родовъ, а именно: заклепками съ плоскою головкою и концомъ предназначеннымъ для потая, заклепками съ потайною головкою и концомъ для потая и заклепками съ плоскою головкою и концомъ подъ обжимку. Всего произведено при этомъ двадцать четыре пробы. Размѣръ заклепокъ и подробности листовъ описаны выше.

Обращаясь прежде къ заклепкамъ съ плоскою головкою и концомъ для потая, находимъ, что результаты произведенныхъ пробъ, по четыре пробы для каждой величины заклепки, дали слѣдующія величины сопротивленія на заклепку:

$^3/_4$ дюймовая заклепка.	$^7/_8$ дюймовая заклепка.	1 дюймовая заклепка.
11,5 тоннъ.	15,25 тоннъ.	20,25 тоннъ.
	(15,28)	(19,65)

Цифры показанныя въ скобкахъ суть величины точно пропорціональныя площадямъ сѣченія заклепокъ, принимая сопротивленіе $^3/_4$ дюймовой заклепки за единицу сравненія. Результатъ для этой послѣдней заклепки практически одинаковъ съ полученнымъ при испытаніяхъ 1880 года, но сопротивленіе $^7/_8$ дюймовой заклепки на $^1/_2$ тонна больше. Въ половинѣ числа этихъ пробъ, зинковка не доводилась до полной толщины листа на $^1/_{16}$ дюйма, а въ другой половинѣ потай простирался во всю толщину листа. Результаты оказались почти одинаковыми и мало разнствовали въ отдѣльности.

Обращаясь затѣмъ къ заклепкамъ съ потайною головкою и концомъ для потая, находимъ, что заклепки этого рода, небудучи еще срѣзаны, сдаютъ скорѣе, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, чѣмъ заклепки съ плоскою головкою и концомъ для потая. При испытаніяхъ заклепокъ этого рода въ $^3/_4$ и $^7/_8$ дюйма, они почти всѣ выползали изъ своихъ дыръ, такъ, что ни въ одномъ случаѣ, нельзя было получить окончательный срѣзъ. Однакоже, для сравненія, изъ испытаній можно было заключить, что среднее сопротивленіе на заклепку, передъ разъединеніемъ склепанныхъ такимъ образомъ соединеній, составляло нѣсколько болѣе 11 тоннъ—для $^3/_4$ дюймовой заклепки, и 13,6 тоннъ для $^7/_8$ дюймовой заклепки. При про-

Digitized by Google

бахъ 1 дюймовыхъ заклепокъ при которыхъ употреблены были $^3/_4$ дюймовые листы, во всѣхъ случаяхъ достигалось полное срѣзываніе заклепокъ, при среднемъ сопротивленіи, выразившемся въ 20,9 тоннъ, что даже нѣсколько лучше результата полученнаго при испытаніи потайныхъ заклепокъ того же размѣра, но съ плоскими головками.

Наконецъ, при пробахъ заклепокъ съ плоскими головками и концами, заклепанными подъ обжимку (наиболѣе употребительныхъ въ судостроеніи) результаты показали, что такого рода клепка не столь прочна какъ клепаніе потайными заклепками съ плоскими же головками и сопротивленіе такихъ соединеній, на каждую заклепку можетъ быть выражено слѣдующими цифрами:

$^3/_4$ дюймовая заклепка.	$^7/_8$ дюймовая заклепка.	1 дюймовая заклепка.
11 тоннъ.	14,75 тоннъ.	19 тоннъ.
	(14,62)	(18,79)

Цифры въ скобкахъ, какъ прежде, представляютъ величины точно пропорціональныя дѣйствительной площади сѣченія заклепокъ, принимая $^3/_4$ дюймовую заклепку за единицу сравненія.

Сравнивая теперь приведенные результаты испытаній заклепанныхъ стальныхъ заклепокъ съ прежде перечисленными результатами испытаній нарѣзныхъ заклепокъ, оказывается, что нарѣзныя заклепки съ непрерывною нарѣзкою и нарѣзныя заклепки съ шестигранными головками слабѣе заклепанныхъ потайныхъ заклепокъ той же номинальной величины приблизительно на $44^0/_0$. Обстоятельство это указываетъ на желательность въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ важно имѣть возможно большее сопротивленіе на срѣзъ, какъ напримѣръ, въ соединеніяхъ листовъ наружной обшивки съ штевнями, на военныхъ судахъ, имѣть стебель заклепки безъ нарѣзки, по крайней мѣрѣ, на той части длины заклепки, которая подвергается срѣзыванію, такъ чтобы не ослаблять нарѣзкою въ этихъ мѣстахъ безъ того слабой заклепки.

Сопротивленіе на срѣзъ заклепанныхъ заклепокъ на квадр.

Digitized by Google

дюймъ площади сѣченія заклепки (въ чистой отдѣлкѣ) найдено было практически совершенно одинаковымъ во всѣхъ заклепкахъ независимо отъ ихъ величины, но въ потайныхъ заклепкахъ на $1^1/_4$ тонна болѣе, чѣмъ въ заклепкахъ, заклепанныхъ подъ обжимку. Точное среднее сопротивленіе для заклепокъ перваго рода составляло 22,6 тоннъ на квадр. дюймъ площади сѣченія и 21,4 тоннъ для заклепокъ втораго рода. Разрывная же крѣпость круглой стали изъ которой были выдѣланы эти заклепки равнялась 28 тоннъ на квадр. дюймъ.

Не безъинтересно сравнить приведенныя здѣсь сопротивленія на срѣзъ съ полученными г-мъ Киркальди для машинной клепки стальныхъ листовъ, соединенныхъ край на край, толщиною отъ $^1/_4$ дюйма до 1 дюйма, въ порядкѣ черезъ каждую $^1/_4$ дюйма, и склепанныхъ стальными же заклепками машинной же выдѣлки, изъ полосъ діаметромъ отъ $^7/_{16}$ дюйма до $1^1/_{16}$ дюйма, при чемъ во всѣхъ случаяхъ употреблялся тройной рядъ заклепокъ. При этомъ сопротивленіе на срѣзъ на квадр, дюймъ сѣченія заклепокъ оказалось равнымъ отъ 24,1 до 25,1 тоннъ, при разрывной крѣпости матеріала отъ 30,1 до 31,2 тоннъ на квадр. дюймъ. Наибольшія величины сопротивленія получались въ заклепкахъ меньшихъ размѣровъ. Изъ этого видно, что сопротивленіе на срѣзъ на квадр. дюймъ заклепокъ машинной клепки на $1^1/_2$ до $2^1/_2$ тоннъ болѣе такого же сопротивленія заклепокъ заклепанныхъ вручную. Но въ обоихъ случаяхъ, сопротивленіе на срѣзъ на 20 процентовъ менѣе разрывной крѣпости изъ чего можно заключить, что въ дѣйствительности машинная клепка не даетъ сколько нибудь значительной выгоды по сравненію съ клепкою вручную въ потай, по крайней мѣрѣ, въ отношеніи увеличенія крѣпости соединенія.

Сопротивленіе на срѣзъ на квадр. дюймъ площади сѣченія желѣзныхъ заклепокъ употребленныхъ для соединенія желѣзныхъ листовъ, принимая за основаніе цифру 10 тоннъ для $^3/_4$ дюймовой заклепки, составляетъ $19^1/_4$ тоннъ. Если принимая въ разсужденіе упомянутое выше ослабленіе желѣзной заклепки при употребленіи ея въ *стальныхъ* листахъ, допу-

Digitized by Google

стимъ это общее сопротивленіе $^3/_4$ дюймовой заклепки равнымъ $8^1/_2$ тоннъ, то сопротивленіе на квадр. дюймъ ея площади сѣченія, составитъ всего $16^1/_2$ тоннъ. Такимъ образомъ, сопротивленіе на срѣзъ на единицу площади сѣченія стальныхъ потайныхъ заклепокъ съ плоскими головками и въ стальныхъ листахъ, оказывается приблизительно на 17 процентовъ болѣе, чѣмъ желѣзныхъ заклепокъ въ желѣзныхъ листахъ, между тѣмъ разрывная крѣпость самихъ стальныхъ листовъ, какъ уже было сказано, превосходитъ такую же крѣпость желѣзныхъ листовъ на 30 процентовъ. Отсюда видна необходимость относительнаго увеличенія числа или величины стальныхъ заклепокъ для обезпеченія достаточной крѣпости заклепныхъ соединеній стальныхъ листовъ.

До сихъ поръ, мы говорили все по отношенію только къ одиночному срѣзу заклепокъ; перейдемъ теперь къ ряду шести испытаній (см. таблицу 6), предназначавшихся для опредѣленія такого сопротивленія на двойной срѣзъ стальныхъ заклепокъ, которое происходитъ при разрывѣ листовъ, соединенныхъ планками съ обѣихъ сторонъ. Употребленные листы были $^1/_2$ дюймовой толщины и были вырѣзаны той же формы какъ и при предшествовавшихъ испытаніяхъ, съ четырьмя заклепками въ каждомъ листѣ. Пробы дѣлались двойныя для каждаго случая и листы соединялись съ планками $^5/_8$ и $^3/_4$ дюймовыми заклепками съ плоскими головками и концами подъ обжимку. Дыры въ листахъ продавливались, а въ планкахъ высверливались. Въ двухъ случаяхъ листъ разорвался поперекъ заклепочныхъ дыръ, при среднемъ разрывномъ усиліи въ 23,1 тоннъ на квадр. дюймъ площади сѣченія. Но изъ четырехъ другихъ пробъ, опредѣлилось что среднее сопротивленіе на двойной срѣзъ $^5/_8$ дюймовой заклепки равняется 16,1 тоннъ и сопротивленіе на двойной срѣзъ $^3/_4$ дюймовой заклепки—21,2 тоннъ. Цифры эти точно пропорціональны площадямъ сѣченія, и показываютъ, что за мѣру сравненія сопротивленія на двойной срѣзъ $^3/_4$ дюймовой стальной заклепки въ стальныхъ листахъ можно принять $21^1/_4$ тоннъ; сопротивленія заклепокъ прочихъ величинъ пропорціональны площадямъ ихъ сѣченій.

Digitized by Google

Точные средніе результаты сопротивленій на заклепку и на квадр. дюймъ сѣченія для стальныхъ заклепокъ различныхъ величинъ и родовъ, употребленныхъ при пробахъ съ планками, скрѣпленными на двойномъ рядѣ заклепокъ, приведены въ приложеніи III.

Слѣдующій за симъ рядъ произведенныхъ испытаній относился до опредѣленія трущагося сопротивленія заклепанныхъ соединеній и былъ въ сущности повтореніемъ опытовъ подобнаго рода, описанныхъ въ сочиненіи г. Рида «О желѣзномъ и стальномъ судостроеніи». Форма испытанныхъ пластинъ и способъ ихъ соединенія показанъ на рисункѣ *E* (см. таблицу 7) изъ котораго видно, что части средняго листа противъ заклепокъ были прорѣзаны съ цѣлью позволить этому листу двигаться между двумя другими листами, не срѣзывая заклепокъ. При этихъ испытаніяхъ были употреблены заклепки различныхъ родовъ, нѣкоторыя ручной клепки, а нѣкоторыя машинной клепки. Заклепки были стальныя, 1 и $^3/_4$ дюймоваго діаметра. Первыя употреблялись въ $^3/_4$ дюймовыхъ листахъ, а послѣднія—въ $^1/_2$ дюймовыхъ листахъ. Ширина накроя листовъ равнялась тремъ діаметрамъ, а протяженіе накроя или паза—одиннадцати діаметрамъ заклепокъ; разстояніе между заклепками—четыре діаметра.

Было употреблено четыре рода заклепокъ, заклепанныхъ вручную, каждой величины, а именно: 1) съ круглыми головками и концами подъ обжимку, 2) съ плоскими головками и котельными или коническими концами, 3) съ плоскими головками и потайными концами и 4) съ потайными головками и такими же концами. Въ каждомъ случаѣ пробы производились двойныя и среднее трущееся сопротивленіе на каждую заклепку опредѣлилось въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1 дюймовая заклепка.	$^3/_4$ дюймовая заклепка.
Съ круглыми головками и концами подъ обжимку . .	6,4 тоннъ	4,72 тоннъ
Съ плоскими головками и коническими концами. . .	7,36 —	4,52 —

Digitized by Google

Съ плоскими головками и потайными концами . . .	8,55 тоннъ	6,25 тоннъ
Съ потайными головками и концами	9,04 —	4,95 —

Результаты эти, какъ и прежнихъ опытовъ, не пропорціональны площади сѣченія заклепокъ, но они достаточно показываютъ, что треніе оказывается наибольшимъ въ потайныхъ заклепкахъ. Изъ заклепокъ машинной клепки испытаны были съ круглыми головками и концами подъ обжимку, при чемъ ихъ среднее трущееся сопротивленіе выразилось для 1 дюймовыхъ заклепокъ въ 9,6 тоннъ и для $^3/_4$ дюймовыхъ въ 5,9 тоннъ. Эти результаты значительно превосходятъ полученные для заклепокъ съ концами заклепанными подъ обжимку и конусомъ, но не на много отличаются отъ результатовъ полученныхъ для потайныхъ заклепокъ ручной клепки.

Приводимыя здѣсь трущіяся сопротивленія для заклепокъ ручной клепки отъ 25 до 40 процентовъ болѣе тѣхъ, которыя приводились г. Ридомъ для стальныхъ заклепокъ въ стальныхъ листахъ. Въ особенности оказываются удовлетворительными полученныя величины этого сопротивленія для заклепокъ съ плоскими головками и потайными концами, которыя при первоначальныхъ испытаніяхъ обнаруживали худшіе результаты чѣмъ заклепки заклепанныя подъ обжимку и конусомъ. Какъ извѣстно, заклепки съ плоскими головками и потайными концами употребляются въ наружной обшивкѣ, верхнихъ палубахъ и другихъ важнѣйшихъ частяхъ корпуса судна. Представленные здѣсь результаты испытаній показываютъ, что крѣпость такого рода обшивокъ не увеличится чувствительно отъ введенія «машинной» клепки.

Послѣдній рядъ испытаній о которомъ намъ остается еще говорить относится до испытаній, производившихся надъ *прокатными* стальными полосами различныхъ толщинъ отъ 0,2 до 0,38 дюйма, шириною отъ $4^1/_4$ до 5 дюймовъ, и назначаемыхъ для употребленія какъ пазовыя планки, соединяющія края листовъ при обшивкахъ вгладь. Пробами имѣлось въ виду опредѣлить разрывную крѣпость такихъ планокъ вдоль

*

Digitized by Google

и поперекъ, при чемъ планки обдѣлывались въ форму показанную на рисункѣ *F* (см. таблицу 8). Результаты показали, что прокатанныя планки во всѣхъ отношеніяхъ также прочны и отвѣчаютъ своей цѣли, какъ и планки вырѣзанныя изъ обыкновенныхъ стальныхъ листовъ. Кажется не должно встрѣтиться препятствій къ прокаткѣ стальныхъ стыковыхъ планокъ потребной ширины, что уменьшило бы ихъ стоимость.

Въ заключеніе, слѣдуетъ замѣтить, что на описанныя здѣсь пробы нельзя смотрѣть какъ на вполнѣ исчерпывающія всѣ вопросы соединенные съ стальнымъ судостроеніемъ. Этими пробами оставляются еще нетронутыми многіе важные вопросы. Здѣсь была разсмотрѣна только разрывная крѣпость листовъ и склепанныхъ соединеній, но дѣйствительныя напряженія, испытываемыя сталью въ составѣ корпуса судна заключаются въ предѣлахъ упругости матеріала и соединеній. Въ принятыхъ способахъ соединенія частей корпуса судна, нѣкоторыя части могутъ быть сдѣланы слишкомъ крѣпкими по сравненію съ крѣпостью окружающихъ ихъ частей, а это подвергаетъ такія части несоразмѣрному участію въ сопротивленіи силамъ дѣйствующимъ на цѣлое сооруженіе. Опытовыя данныя по отношенію къ опредѣленію напряженій, при которыхъ начинается постоянное удлиненіе, и упругаго растяженія подъ вліяніемъ перемѣнныхъ напряженій, при соединеніяхъ склепанныхъ различными способами,—были бы весьма поучительны, въ особенности въ виду большой упругой прочности самихъ стальныхъ листовъ. Я думаю, что также съ большею пользою могли бы быть сдѣланы еще болѣе широкія опытовыя изслѣдованія надъ сопротивленіемъ на срѣзъ заклепокъ. Однакоже, надѣюсь, что и представленные здѣсь результаты будутъ признаны полезными, какъ начало подобныхъ точныхъ изслѣдованій.

Перев. **Э. Гуляевъ.**

Digitized by Google

Діаметръ заклепки.	Съ плоскими головками и прямыми шейками по чертежамъ *D* и *F*.		Съ потайными головк какъ на чертежѣ *A*	
	Діаметръ головки.	Глубина головки.	Діаметръ головки.	Глуб голо
$1^3/_8$	$1^{15}/_{16}$	1	—	-
$1^1/_4$	$1^{11}/_{16}$	$^7/_8$	$1^3/_4$	1
$1^1/_8$	$1^1/_2$	$^3/_4$	$1^5/_8$	1
1	$1^5/_{16}$	$^{11}/_{16}$	$1^1/_2$	$^{11}/$
$^7/_8$	$1^3/_{16}$	$^5/_8$	$1^3/_8$	1
$^3/_4$	$1^1/_{16}$	$^9/_{16}$	$1^1/_8$	$^7/$
$^5/_8$	$^7/_8$	$^1/_2$	1	$^5/$
$^1/_2$	$^3/_4$	$^3/_8$	$^3/_4$	1
$^7/_{16}$	$^{11}/_{16}$	$^5/_{16}$	—	-
$^3/_8$	$^5/_8$	$^5/_{16}$	$^5/_8$	1
$^5/_{16}$	$^1/_2$	$^1/_4$	—	1
$^1/_4$	$^7/_{16}$	$^3/_{16}$	—	-
$^3/_{16}$	$^3/_8$	$^1/_8$	—	-

Digitized by Google

ЮКЪ ВЪ ДЮЙМАХЪ.

ами	Съ круглыми головками и коническими шейками, по чертежамъ *E* и *G*.			
ина вки.	Діаметръ головки.	Глубина головки.	Діаметръ подъ головкою.	Глубина конуса.
—	2	1	$1^1/_2$	$^5/_8$
/4	$1^3/_4$	$^7/_8$	$1^3/_8$	$^9/_{16}$
/4	$1^9/_{16}$	$^3/_4$	$1^1/_4$	$^1/_2$
/16	$1^3/_8$	$^{11}/_{16}$	$1^1/_8$	$^1/_2$
/8	$1^1/_4$	$^5/_8$	$^{15}/_{16}$	$^7/_{16}$
/16	$1^1/_{16}$	$^9/_{16}$	$^{13}/_{16}$	$^3/_8$
/16	$^7/_8$	$^1/_2$	$^{11}/_{16}$	$^5/_{16}$
/4	$^3/_4$	$^3/_8$	$^9/_{16}$	$^1/_4$
—	—	—	—	—
/4	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—

Digitized by Google

СОСТОЯНІЕ АНГЛІЙСКАГО ВОЕННАГО ФЛОТА

КЪ 1 ЯНВАРЯ 1885 ГОДА.

Исторія англійскаго флота за послѣднее столѣтіе, начиная съ первой французской революціи, представляетъ тотъ замѣчательный фактъ, въ отличіе отъ существованія флотовъ другихъ европейскихъ державъ, что ни во время исключительнаго господствованія парусовъ, ни при сооруженіи паровыхъ колесныхъ и винтовыхъ судовъ, наконецъ—ни въ современный періодъ постройки разнородныхъ броненосцевъ, англійское правительство никогда не руководилось заранѣе составленными кораблестроительными программами. Благодаря блистательнымъ побѣдамъ своего флота, Англія, сдѣлавшись въ концѣ прошлаго и началѣ нынѣшняго столѣтія владычицею морей и обладательницею всемірной морской торговли, употребляла съ того времени всякія средства—изъ ревности къ своему трезубцу, *чтобы судовой составъ ея боеваго флота всегда былъ вдвое сильнѣе французскаго и могъ бы равняться соединеннымъ флотамъ—если не всей Европы, то покрайней мѣрѣ Франціи въ союзѣ съ двумя или тремя наиболѣе сильными европейскими морскими державами.*

Такой традиціонный принципъ, ниразу однакоже не выраженный офиціально (кромѣ политическихъ преній въ парламентѣ и печати), поддерживался благопріятно для государственной политики и морскаго могущества Великобританіи до введенія въ Европѣ броненоснаго судостроенія, или вѣрнѣе сказать—до возрожденія объединенныхъ государствъ Италіи и Германіи. Извѣстно, что политическая самостоятельность этихъ государствъ немедленно выразилась между прочимъ тѣмъ, что,

Digitized by Google

по улучшеніи или пріобрѣтеніи надлежащихъ денежныхъ средствъ, правительства ихъ составили кораблестроительныя программы для сооруженія военныхъ флотовъ на современныхъ началахъ. Тоже самое, конечно, было сдѣлано и во Франціи новымъ республиканскимъ правленіемъ, которое, несмотря на самые неблагопріятные результаты Франко-Прусской войны, составило въ 1872 году особую программу для возобновленія своихъ военно-морскихъ силъ. Подобныя программы упомянутыхъ трехъ государствъ, составленныя на сроки отъ 12 до 15 лѣтъ, должны были получить практическое осуществленіе въ 1885—86 гг. Очевидно, что наблюдательный и эгоистическій взглядъ Великобританіи не могъ не обратить особеннаго вниманія на современную военно-морскую дѣятельность Франціи, Германіи и Италіи, соотвѣтственно важности ихъ новыхъ кораблестроительныхъ программъ и подвести имъ итоги, сравнительно съ нынѣшнимъ состояніемъ англійскаго военнаго флота. Мы видимъ дѣйствительно, что англійскій парламентъ и печать занимались этимъ въ послѣднее время съ особою тщательностью, какъ того требовала важность и сложность обсуждавшагося вопроса, при чемъ было высказано много такихъ интересныхъ свѣдѣній, которыя, при обыкновенныхъ политическихъ обстоятельствахъ, оставались бы невыясненными на долгое время, и тѣмъ болѣе, что въ результатѣ получились неблагопріятные для Великобританіи сравнительные выводы, по отношенію къ усвоеннымъ ею традиціоннымъ морскимъ понятіямъ и обычаямъ. Выводы эти нѣкоторою частью англійскаго общества и печати были приняты даже съ большимъ страхомъ, въ родѣ паники, что, какъ извѣстно, никогда не признается нормальнымъ состояніемъ.

Съ этими выводами и свѣдѣніями, невольно выяснившимися такимъ образомъ, намъ слѣдуетъ ознакомиться именно въ настоящее время, когда, вслѣдствіе замѣны либеральнаго управленія въ Англіи консерваторами, Россія должна быть готовою ко всякимъ возможнымъ нынѣ политическимъ случайностямъ. Глава консервативнаго кабинета, лордъ Салисбюри, въ своей первой же вступительной рѣчи въ парламентѣ (6 іюля н. с. 1885 года) высказалъ между прочимъ слѣдующее: «Я

Digitized by Google

«твердо надѣюсь, что съ этого дня какія бы измѣненія ни «произошли въ управленіи Англіею, какая бы партія ни овла- «дѣла властью, военныя приготовленія ни на минуту не бу- «дутъ оставлены и никогда не ослабнутъ въ своей энергіи».

Поэтому, чтобы имѣть достовѣрныя данныя, на основаніи которыхъ можно было бы тщательно слѣдить за дальнѣйшимъ развитіемъ и направленіемъ военно-морской дѣятельности Великобританіи, мы, кромѣ краткаго изложенія, въ главныхъ чертахъ, происходившихъ недавно парламентскихъ преній о современномъ состояніи англійскаго флота, прилагаемъ таблицы съ подробными спеціальными свѣдѣніями о броненосныхъ и небронеиосныхъ боевыхъ судахъ, числившихся по офиціальному судовому списку англійскаго флота къ 1 января 1885 года. Списокъ этотъ можетъ быть названъ въ то же время и отчетнымъ за пятилѣтнее (1880—1885 гг.) управленіе министерства Гладстона, при которомъ, почти наканунѣ его удаленія, была только что составлена новая кораблестроительная программа, подвергнувшаяся недавно подробному обсужденію въ парламентѣ и печати, вмѣстѣ съ морскими смѣтами на 1885—86 финансовый годъ.

На основаніи собранныхъ такимъ образомъ данныхъ, въ первомъ отдѣлѣ статьи будетъ изложена *en resumé* сущность парламентской и журнальной полемики по поводу современнаго состоянія англійскаго флота, а во второмъ отдѣлѣ—новая кораблестроительная программа, съ министерскими и парламентскими поясненіями къ ней.

I.

Общія соображенія объ англійскомъ флотѣ.

Исполняя конституціонныя требованія государства, англійское адмиралтейство ежегодно представляетъ морской бюджетъ на разсмотрѣніе и обсужденіе парламента, гдѣ степень подробности критическаго разбора смѣтъ всегда зависитъ отъ болѣе или менѣе сгущенной политической атмосферы. Въ теченіи 1884 и 1885 годовъ, политическія обстоятельства все

Digitized by Google

болѣе и болѣе осложнялись: *во первыхъ*—смѣлою и самостоятельною колоніальною политикою Франціи, Германіи и Италіи, т. е. въ той области международной политики, въ которой до сихъ поръ первенствующее значеніе всегда принадлежало Великобританіи; *во вторыхъ*—прогрессивно возрастающее вліяніе Россіи въ Средней Азіи, едва не приведшее насъ въ началѣ 1885 года къ дипломатическому разрыву съ Англіею изъ за Афганскаго вопроса, и *въ третьихъ*—неудача англійской экспедиціи въ Суданъ, успѣхъ французскаго оружія въ Индо-Китаѣ (Тонкинская экспедиція), осуществленіе германскихъ колоніальныхъ предпріятій въ Африкѣ и Тихомъ океанѣ, пораженіе афганцевъ русскими при Кушкѣ, и проч., были событіями необычайными для властолюбиваго престижа Великобританіи и сгруппировавшимися въ короткое время въ видѣ грозовой тучи надъ министерствомъ Гладстона. Но всѣ перечисленныя событія имѣли болѣе или менѣе общій политическій характеръ, тѣсно связанный съ международными отношеніями.

Тѣмъ не менѣе, однако, можно сказать съ увѣренностью, что, безъ этихъ событій, интересующій насъ спеціальный вопросъ о состояніи англійскаго флота не пріобрѣлъ бы въ то же время первостепенной важности и не обострился бы до той степени, чтобы возбудить всеобщее недовольство англичанъ противъ военно-морской дѣятельности министерства Гладстона, котораго экономическія и финансовыя сбереженія отозвались какъ бы «преимущественно на ослабленіи военнаго флота, сравнительно «съ быстро развивающимися морскими силами Франціи, Германіи и Италіи»,—о чемъ было выражено въ палатѣ лордовъ представителями оппозиціи. Наиболѣе свѣдущими и вліятельными опонентами въ томъ же смыслѣ въ парламентѣ и печати явились такія извѣстныя лица, какъ: г. Смитъ (бывшій морской министръ), лордъ Ленноксъ (бывшій секретарь адмиралтейства), сэръ Спенсеръ Робинзонъ (бывшій котроллеръ флота), сэръ Эдуардъ Ридъ (бывшій главный судостроитель флота), адмиралъ Саймондсъ и другіе знающіе и извѣстные морскіе офицеры. Сообщенія письменныя и словесныя, сравненія и выводы этихъ лицъ, не могли не обратить на себя

Digitized by Google

общественнаго вниманія и не лишить въ то же время довѣрія страны къ отвѣтственнымъ лицамъ по управленію дѣлами военнаго флота.

Въ чемъ же состояли обвинительные пункты этихъ оппонентовъ? Обвиненія ихъ въ главныхъ чертахъ могутъ быть обобщены слѣдующимъ образомъ. Они доказываютъ, что въ теченіи послѣднихъ *тридцати лѣтъ*, начиная съ Крымской войны (въ разгаръ которой, 8 февраля 1855 года, сформировалось либеральное министерство г. Пальмерстона), управленіе страною, съ непродолжительными перерывами, находилось въ рукахъ либераловъ въ общей сложности 21 годъ. Самымъ продолжительнымъ періодомъ для консерваторовъ было шестилѣтнее управленіе г. Дизраэли—съ 1874 до 1880 года. Если этотъ періодъ исключить изъ послѣднихъ 16-ти лѣтъ, то окажется, что г. Гладстонъ—глава либеральной партіи—управлялъ страною полныхъ десять лѣтъ (сначала съ 1869 до 1874 года и затѣмъ съ 1880 до іюня 1885 года). Очевидно, что продолжительность власти въ рукахъ какой либо партіи даетъ исторіи право требовать большей отвѣтственности за ея дѣянія. Разработка статистическаго матеріала за послѣдніе 16 лѣтъ даетъ слѣдующіе итоги:

Народонаселеніе острововъ Великобританіи.	въ 1868 году 30 617 718;	въ 1883 году 35 611 816;	Увеличеніе: 4 994 098 или 16%
Народонаселеніе Индіи и колоній	въ 1870 году 162 149 120;	въ 1881 году 217 628 696;	55 479 576 — 34%
Собственность, обложенная подоходнымъ налогомъ въ ф. ст. . .	въ 1868 году 430 368 971;	въ 1882 году 601 450 977;	171 082 006 — 40%
Поверхность Британскихъ владѣній . .	въ 1868 году 4 605 911 кв.м.;	въ 1881 году 8 025 007 кв.м.;	3 419 096 — 74%
Общее число тоннъ водоизмѣщенія англійскихъ судовъ . . .	въ 1868 году 5 516 434;	въ 1883 году 7 026 062;	1 509 628 или 27%
Число тоннъ водоизмѣщенія судовъ, пришедшихъ и ушедшихъ изъ портовъ Великобританіи	въ 1869 году 17 711 957;	въ 1883 году 32 856 673;	15 144 716 — 85%
Количество привезеннаго хлѣба въ центнер.	въ 1868 году 67 000 000;	въ 1883 году 150 000 000;	83 000 000 — 115%

Digitized by Google

По этимъ цифрамъ можно наглядно судить о степени увеличенія въ послѣдніе 15—16 лѣтъ благосостоянія Великобританіи и ея колоній, относительно народонаселенія, площади владѣній, морской торговли, комерческаго флота и проч., но въ то же время мы видимъ, что больше всего возрасла зависимость Великобританіи отъ привознаго хлѣба, т. е. на 115%. Въ этомъ отношеніи, изъ всѣхъ европейскихъ государствъ, наиболѣе угрожающей опасности при военныхъ обстоятельствахъ должна подвергнуться Великобританія, такъ какъ остальныя континентальныя державы будутъ всегда въ состояніи продовольствоваться—или своимъ собственнымъ хлѣбомъ, или привозомъ его частью моремъ и частью сухимъ путемъ. Одного этого исключительнаго положенія Великобританіи, какъ островнаго государства (не перечисляя другихъ не менѣе важныхъ причинъ), было бы достаточно для объясненія необходимости для нея содержать самый сильный военный флотъ, для охраны наиболѣе существенныхъ государственныхъ интересовъ во всѣхъ частяхъ свѣта. Съ прогрессивнымъ же возрастаніемъ этихъ интересовъ, должны по необходимости увеличиваться матеріальныя или денежныя средства для соотвѣтствующаго развитія и содержанія военно-морскихъ силъ страны, какъ главнѣйшей государственной опоры Англіи. Между тѣмъ, морскія смѣты за тотъ же 16-ти лѣтній періодъ показываютъ слѣдующее:

Въ 1868—69 финан. годъ морской бюджетъ равнялся	10 745 178	ф. ст.
» 1883—84 » » » » »	10 620 700	»
» 1884—85 » » » » »	10 811 770	»

Наименьшій морской бюджетъ за этотъ періодъ былъ въ 1872—73 году: 9 374 328, а наибольшій въ 1877—78 году, вслѣдствіе тревожныхъ политическихъ дѣлъ въ Европѣ, 12 346 348 ф. стерлин. Если къ этимъ суммамъ присовокупимъ, что 25 лѣтъ назадъ, т. е. въ 1860—61—62 годахъ морской бюджетъ составлялъ немного болѣе 12 000 000 ф. ст., то увидимъ тотъ странный фактъ, что морскія смѣты Англіи не только не возрасли въ послѣднее время, какъ требовали того указанныя выше обстоятельства, но даже уменьшились. А между тѣмъ факты краснорѣчиво доказываютъ, какъ зна-

Digitized by Google

чительно въ то же время возрасли рабочія силы и судостроительные матеріалы; напримѣръ, стоимость тонна корпуса заложеннаго въ 1868 году броненосца составляла по 48 ф. ст., а каждаго тонна его брони по 50-ти; тогда какъ въ 1883—84 году стоимость тѣхъ же предметовъ была: по корпусу 80 и для брони 95 ф. ст. Точно также, машина для морскаго броненосца обходилась 15 лѣтъ назадъ въ 65—75 000, а въ 1883 году—не меньше 90—100 000 ф. ст., не говоря уже о значительныхъ добавочныхъ расходахъ на нынѣшнія артиллерійскія орудія, гидравлическіе аппараты и приспособленія, мины разныхъ системъ, электрическое освѣщеніе и другія новѣйшія усовершенствованія по военно-морской техникѣ. Вслѣдствіе того, что на содержаніе боевыхъ судовъ въ полной исправности, по разнымъ спеціальнымъ отдѣламъ современной техники, требуются большія денежныя средства, которыхъ не усматривается въ англійскихъ морскихъ смѣтахъ, то, основываясь на вышеизложенныхъ данныхъ, противники установившагося нынѣ ненормальнаго порядка по дѣламъ флота доказываютъ численную и качественную отсталость англійскаго флота, сравнительно съ современнымъ состояніемъ флотовъ Франціи, Германіи и Италіи.

При переходѣ къ разсужденіямъ противниковъ по этому предмету, слѣдуетъ предварительно оговориться, что до сихъ поръ еще не выработано строго научныхъ способовъ для опредѣленія сравнительной боевой силы или пригодности какъ единичныхъ судовъ, такъ и всего флота. Хотя нѣкоторыми авторитетами были предложены для этого эмпирическія формулы, но послѣднія—если и давали какой либо опредѣленный масштабъ для сравненія судовъ одного и того же типа, то, по примѣненіи той же формулы къ судамъ разныхъ типовъ, получились самые неправдоподобные выводы. Въ періодъ существованія парусныхъ флотовъ употребляли, какъ сравнительную единицу—*вѣсъ залпа изъ орудій одного борта*. Но, съ введеніемъ паровыхъ судовъ и затѣмъ броненосцевъ разнородныхъ типовъ, вопросъ о разработкѣ на научныхъ началахъ сравнительнаго масштаба для нихъ все болѣе и болѣе осложнялся и еще не приведенъ къ окончательному рѣшенію.

Digitized by Google

Вслѣдствіе чего, при необходимости имѣть для этого какой нибудь *сравнительный критерій*, иногда авторитетныя лица пользуются приблизительными, односторонними и крайне-упрощенными способами. Напримѣръ, г. Барнаби, нынѣшній главный судостроитель англійскаго флота, въ своей статьѣ объ этомъ флотѣ, напечатанной въ *Encyclopedia Britannica*, предложилъ употреблять «*водоизмѣщеніе судовъ*—какъ самый удоб-«ный и приблизительно вѣрный способъ для опредѣленія срав-«нительной ихъ силы, потому что величина эта всегда выра-«жаетъ нѣчто опредѣленное». На основаніи такого предположенія, г. Барнаби подвелъ по иностраннымъ судовымъ спискамъ общіе итоги числу тоннъ водоизмѣщенія для всѣхъ исправныхъ боевыхъ броненосцевъ и получилъ слѣдующіе результаты:

Французскія	броненосныя	суда	имѣютъ	425 000	тон.	водоизм.
Итальянскія	»	»	»	127 000	»	»
Русскія	»	»	»	105 000	»	»
Германскія	»	»	»	104 000	»	»
Турецкія	»	»	»	67 000	»	»
Австрійскія	»	»	»	60 400	»	»

Не возражая ничего по существу противъ такого сравнительнаго способа, г. Ридъ воспользовался имъ въ свою очередь для исчисленія тоннъ водоизмѣщенія для всѣхъ англійскихъ броненосцевъ по офиціальному судовому списку, включивъ въ это число даже такіе устарѣлые и слабые броненосцы, какъ *Viper*, *Vixen*, *Scorpion*, *Wivern* и *Waterwitch*. Онъ получилъ для англійскихъ броненосцевъ общее число 437 210 тоннъ водоизмѣщенія, «что, по его мнѣнію, разнствуетъ отъ «подобнаго же итога для французскихъ броненосцевъ только «на добавочную къ нимъ постройку одного первокласснаго, «или двухъ второклассныхъ броненосцевъ. Эти сравнительные «выводы такъ очевидны и многозначительны, что не требуютъ «поясненій. Наши финансовыя сбереженія по военно-морской «дѣятельности, представляя оправдательные документы для «близорукихъ плательщиковъ податей, не могутъ быть оправ-

Digitized by Google

«даны съ точки зрѣнія дальновидной государственной поли-«тики, такъ какъ въ короткое время Англія совершенно «утратила значеніе традиціоннаго принципа — *имѣть всегда «военный флотъ вдвое сильнѣе французскаго*. Такой результатъ «не можетъ не возбуждать общественнаго безпокойства».

Это заявленіе г. Рида, поддержанное дополнительными статистическими данными со стороны адмирала Саймондса, сэра Робинзона, лорда Леннокса и другихъ, дѣйствительно вызвало въ парламентѣ и печати много запросовъ, на которые потребовались офиціальные отвѣты и разъясненія. Такъ, англійскимъ адмиралтействомъ была сообщена слѣдующая таблица, съ свѣдѣніями о сравнительномъ состояніи англійскаго и французскаго флотовъ къ 1 января 1885 года:

	Англійскіе.		Французскіе.	
	Число броненосцевъ.	Число тоннъ водоизмѣщенія.	Число броненосцевъ.	Число тоннъ водоизмѣщенія.
Новыхъ.	30	210 430	19	127 828
Исправныхъ . . .	16	115 520	12	53 066
Всего готовыхъ . .	46	325 950	31	180 894
Вооружающихся . .	7	58 030	8	59 105
Строющихся . . .	5	46 200	10	90 183
ИТОГО . .	58	430 180	49	330 182

Кромѣ того, г. Брассей, секретарь англійскаго адмиралтейства, разсматривая вышеприведенныя исчисленія гг. Барнаби и Рида, нашелъ ихъ итоги значительно преувеличенными, такъ какъ для французскаго флота они приняли въ расчетъ даже

Digitized by Google

всѣ *деревянные броненосцы*, боевую пригодность которыхъ не признаетъ нынѣ само французское правительство. При этомъ г. Брассей проговорился въ томъ смыслѣ, что ошибочная постройка и продолжительное существованіе деревянныхъ броненосцевъ во французскомъ флотѣ, имѣющихъ нынѣ въ общей сложности около 155 000 тоннъ, «служили англійскому адмиралтейству какъ-бы обезпеченіемъ противъ экстренныхъ ассигнованій суммъ на усиленное судостроеніе», и тѣмъ болѣе, что Англія была всегда богата техническими и матеріальными средствами на случай экстренныхъ кораблестроительныхъ работъ. По этимъ соображеніямъ, г. Брассей составилъ свои сравнительныя исчисленія водоизмѣстительныхъ тоннъ для броненосцевъ англійскаго и иностранныхъ флотовъ, при чемъ, въ отличіе отъ подобныхъ же исчисленій гг. Барнаби и Рида, онъ не принялъ въ разсчетъ деревянныхъ броненосцевъ и такихъ, которыхъ изготовленіе къ плаванію не можетъ быть окончено въ 1886 году, т. е. къ тому сроку, на который дѣйствуютъ нынѣ въ Англіи обыкновенныя ассигнованія морскихъ смѣтъ. По этому, исчисленія его, какъ болѣе опредѣленныя и дѣйствительныя, болѣе или менѣе значительно разнствуютъ отъ приведенныхъ выше,—что и видно по слѣдующимъ итогамъ:

Число тоннъ водоизмѣщенія			англійскихъ броненосцевъ		329 520
—	—	—	французскихъ	—	201 780
—	—	—	русскихъ	—	83 620
—	—	—	германскихъ	—	74 000
—	—	—	австрійскихъ	—	63 110
—	—	—	итальянскихъ	—	59 905

Впрочемъ, г. Брассей оговаривается, что исчисленные имъ итоги можно было бы увеличить для каждаго государства еще нѣсколькими броненосцами, но уже совершенно устарѣлыхъ типовъ, пригодныхъ только для портовой службы, или же постройка которыхъ была недавно начата—безъ опредѣленія сроковъ ихъ окончанія. Такимъ образомъ, объясненія и исчисленія г. Брассея имѣли болѣе успокоительный характеръ,

Digitized by Google

но не настолько однако, чтобы его итоги могли опровергнуть показанія г. Рида и тѣмъ болѣе, что размѣры и успѣшность новѣйшаго броненоснаго судостроенія во Франціи гораздо значительнѣе и замѣтнѣе, чѣмъ въ Англіи, какъ видно изъ приведенной выше офиціальной таблицы англійскаго адмиралтейства и что можно видѣть по слѣдующимъ выводамъ, составленнымъ по офиціальнымъ источникамъ капит. Бедфордомъ: въ десятилѣтіе, съ 1869 до 1878 года, въ Англіи было построено 142 000 броненосныхъ тоннъ, а во Франціи—95 000 тоннъ; тогда какъ, съ 1878 по 1884 годъ, Англія построила 129 000 тоннъ, а Франція болѣе 180 000 тоннъ.

Указаннымъ недочетамъ по судовому списку англійскихъ броненосцевъ соотвѣтствуютъ не менѣе важные недостатки въ организаціи личнаго состава морскихъ командъ. Хотя во всѣхъ флотахъ произошло, одновременно съ постройкою броненосныхъ судовъ, значительное сокращеніе судовыхъ командъ по сравненію съ общею численностью ихъ на прежнихъ парусныхъ и неброненосныхъ паровыхъ судахъ, но, тѣмъ не менѣе, некомплектъ командъ на всѣхъ новѣйшихъ англійскихъ судахъ становится все болѣе и болѣе ощутительнымъ. Убѣдиться въ этомъ можно по слѣдующимъ сравнительнымъ цифрамъ:

	1860 г.	1868 г.	1883—84 г.
Англійскій флотъ	85 500 чел.	67 120 чел.	59 250 чел.
Французскій флотъ	34 000 —	42 000 —	66 000 —

Значеніе этихъ цифръ еще болѣе увеличится, когда мы присовокупимъ, что французскій морской резервъ состоитъ почти изъ 100 000 человѣкъ, и англійскій—номинально изъ 43 500, а въ дѣйствительности не болѣе 20 000 чел. Пополненіе судовыхъ командъ въ Англіи производится въ послѣднее время почти исключительно юнгами съ плавучихъ судовыхъ школъ (receiving and training ships), существующихъ въ разныхъ портахъ и въ которыхъ общая численность ихъ простирается иногда до 3 000 человѣкъ. Недостатокъ же спеціалистовъ по разнымъ отраслямъ морскихъ знаній, не упоминая здѣсь объ офицерскихъ чинахъ, настолько значителенъ, что недоборъ—

Digitized by Google

напримѣръ—кочегаровъ до полнаго комплекта ежегодно задерживаетъ суда, назначаемыя на заграничныя станціи, на нѣсколько недѣль и даже мѣсяцевъ въ своихъ портахъ. По этому поводу было заявлено въ парламентѣ, что, въ случаѣ приведенія флота на военное положеніе, будетъ недоставать машинистовъ и кочегаровъ отъ 3 до 4 000 человѣкъ, и только тогда Англія, къ несчастію, во-очію убѣдится—какая дурная организація существуетъ въ странѣ для комплектованія флота судовыми командами! Очень недавно сдѣлалось извѣстнымъ, что, по отношенію комплектованія судовъ машинною прислугою, адмиралтейство намѣрено организовать запасъ въ 200 машинистовъ и 2 000 кочегаровъ. Этимъ людямъ будутъ платить въ мирное время извѣстное жалованье съ тѣмъ условіемъ, чтобы они, на случай войны, немедленно поступали въ распоряженіе правительства.

Таковы въ главныхъ чертахъ критическія указанія на существующіе нынѣ пробѣлы и недочеты *по судовому и личному составамъ* англійскаго броненоснаго флота. Здѣсь было бы кстати вкратцѣ упомянуть также о технической сторонѣ споровъ по предмету устройства разныхъ системъ броневыхъ плитъ и о размѣщеніи ихъ вертикально и горизонтально на новѣйшихъ англійскихъ броненосцахъ, для лучшаго обезпеченія жизненныхъ частей судна отъ потопляемости и разрушительнаго дѣйствія непріятельскихъ снарядовъ. Но предметъ этотъ, по его большой сложности, будетъ своевременно разсмотрѣнъ въ особой статьѣ, а потому мы перейдемъ теперь къ очередному вопросу о морской артиллеріи, составлявшей въ прежнее время главнѣйшій элементъ для опредѣленія боевой силы военнаго судна. Въ этомъ отношеніи, англійскій флотъ находится въ настоящее время въ переходномъ состояніи, вслѣдствіе принятаго недавно рѣшенія (послѣ весьма продолжительныхъ споровъ и колебаній) замѣнить прежнія орудія, заряжающіяся съ дула, орудіями, заряжающимися съ казны и которыя уже давно употребляются во флотахъ другихъ морскихъ державъ. Рѣшившись на такую радикальную мѣру, англійское правительство недостаточно обезпечило себя съ технической стороны для быстраго и успѣшнаго осуществле-

Digitized by Google

нія этого обширнаго мѣропріятія, такъ какъ по прежнему оставило свой флотъ въ полной зависимости отъ военнаго министерства относительно артиллерійскаго вооруженія и снабженія судовъ. Другія государства имѣютъ для морской артиллеріи—или спеціальные казенные заводы, или обезпечиваются заказами на частныхъ заводахъ. Въ Англіи же имѣется для флота только одинъ казенный арсеналъ въ Вуличѣ, находящійся въ вѣденіи и распоряженіи военнаго министерства. Эта зависимость оказалась несостоятельною и вредною для интересовъ флота именно въ послѣднее время, когда было рѣшено приступить къ перевооруженію флота. Г. Барнаби, главный судостроитель флота, будучи спрошенъ по этому предмету въ особой коммисіи (подъ предсѣдательствомъ графа Ревенсворта), заявилъ категорично, «что медленную постройку «новѣйшихъ броненосцевъ слѣдуетъ преимущественно при«писать несвоевременному изготовленію для нихъ большихъ «орудій; неизготовленіе послѣднихъ неминуемо влечетъ за «собою отсрочку постройки судна на 8—9 лѣтъ, отчего, въ «свою очередь, вызываются необходимыя измѣненія и разныя «передѣлки». О медленности же изготовленія большихъ орудій новой системы для строющихся броненосцевъ, можно судить по тому факту, что въ 1884 году съ такими орудіями еще не плавалъ ни одинъ англійскій броненосецъ; въ 1885—86 годахъ должны быть приготовлены къ плаванію: *Conqueror*—съ двумя 43-хъ тонными орудіями; *Edinbourgh*, *Colossus* и *Collingwood*—каждый съ четырьмя такими же орудіями; крейсеры *Impérieuse* и *Warspite*—каждый съ четырьмя 18-ти тонными орудіями новой системы. Затѣмъ сдѣланъ заказъ на изготовленіе новыхъ 63-хъ тонныхъ орудій—по четыре на каждый новый броненосецъ «типа адмираловъ»: *Anson*, *Camperdown*, *Howe* и *Rodney*. Орудія эти признаются англійскимъ адмиралтействомъ болѣе сильными, чѣмъ имѣющіяся соотвѣтственнаго калибра во французскомъ флотѣ, такъ какъ калибръ англійскихъ: 16 дюймовъ, вѣсъ заряда 625 фунтовъ, снарядъ—1250 фунтовъ, и могутъ пробивать 28-ми дюймовую желѣзную броню съ разстоянія 500 саженъ. Наконецъ, для броненосца того же адмиральскаго типа—*Benbow*—заказано

Digitized by Google

два новыхъ 110-тонныхъ орудія, подобныхъ которымъ не существуетъ пока ни въ одномъ флотѣ. Порохъ для новыхъ большихъ орудій будетъ германскій, признанный самымъ лучшимъ для такихъ орудій, и на изготовленіе его въ Англіи недавно пріобрѣтено право правительствомъ. Имѣя въ виду, что къ изготовленію большихъ орудій новой системы было приступлено въ Вуличѣ лишь съ 1880 года, адмиралтейство офиціально доказывало въ парламентѣ, что въ столь короткое время, при имѣющихся техническихъ средствахъ, было бы несправедливо требовать отъ казеннаго завода лучшаго успѣха. Но, съ другой стороны, противниками зависимости флота отъ арміи въ дѣлѣ такой государственной важности, были высказаны въ парламентѣ слѣдующія соображенія: *во первыхъ*—для перевооруженія флота и самыхъ главныхъ приморскихъ укрѣпленій требуется около 3 000 новыхъ орудій разныхъ калибровъ; слѣдовательно, судя по перечисленнымъ выше для флота *единичнымъ заказамъ* (сравнительно съ общею потребностью), правительство должно будетъ, безъ посторонней помощи, затратить слишкомъ много времени для осуществленія своего намѣренія; *во вторыхъ*—новыя орудія превосходятъ по силѣ соотвѣтствующіе прежніе образцы на 40% и даже 50%; а такъ какъ такими орудіями уже давно вооружены флоты главныхъ европейскихъ державъ, то сравнительную боевую ихъ силу слѣдуетъ считать настолько же увеличенною въ ущербъ боевому достоинству англійскихъ судовъ,—что́ не должно быть допускаемо на продолжительное время; *въ третьихъ*—переходный періодъ для перевооруженія флота усложняетъ обученіе артиллерійской прислуги и вызываетъ разнородное снабженіе судовъ по артиллерійской части. Всѣ эти обстоятельства, по убѣжденію знатоковъ артиллерійскаго дѣла, побуждаютъ немедленно принять самыя энергичныя мѣры для возможнаго сокращенія этого переходнаго состоянія, и съ этою цѣлью они предлагаютъ слѣдующія мѣры: 1) Увеличить матеріальныя и техническія средства Вуличскаго арсенала, чтобы поставить и развивать его въ уровень съ первоклассными европейскими учрежденіями того же характера; 2) Если Вуличскій арсеналъ не можетъ

Digitized by Google

подлежать дальнѣйшему развитію по какимъ либо причинамъ, то спеціально для морской артиллеріи необходимо соорудить особый заводъ на современныхъ техническихъ началахъ, чтобы сосредоточить на немъ изготовленіе новыхъ орудій разныхъ калибровъ, со всѣми предметами и принадлежностями судоваго артиллерійскаго снабженія. 3) Ассигновать особую сумму—какъ для экстреннаго изготовленія новыхъ орудій, такъ и для учрежденія самостоятельнаго морскаго артиллерійскаго управленія, которое вѣдало бы научною техническую часть по морской артиллеріи и контролировало бы матеріальную часть судоваго артиллерійскаго снабженія.

Дѣятельность англійскаго адмиралтейства по минному дѣлу выражается двояко: *во первыхъ*—постройкою спеціально минныхъ судовъ, составляющихъ въ настоящее время особую флотилію, начиная съ броненоснаго миноносца *Polyphemus*, переходя затѣмъ къ миннымъ крейсерамъ типа *Scout* и первоклассным морскимъ миноноскамъ, и кончая сооруженіемъ второклассныхъ миноносокъ для прибрежной защиты и для службы на боевыхъ судахъ—въ качествѣ подъемныхъ минныхъ барказовъ; *во вторыхъ*—снабженіемъ боевыхъ судовъ минами, съ ихъ матеріальною принадлежностью. Такъ какъ дѣятельность адмиралтейства по минной части еще недавно организовалась и носитъ строго конфиденціальный характеръ, то въ парламентѣ и въ печати не возбуждалось пока подробныхъ преній по этому предмету; было только вскользь выражено недовольство на то, что изготовленіе принятыхъ нынѣ въ англійскомъ флотѣ минъ Уайтхеда, подобно выдѣлкѣ артиллерійскихъ орудій, предоставлено всецѣло Вуличскому арсеналу, который, не будучи въ состояніи приготовить въ годъ болѣе ста минъ, можетъ при военныхъ обстоятельствахъ поставить флотъ въ критическое положеніе по минному снабженію. Что же касается дальнѣйшей дѣятельности адмиралтейства по постройкѣ минныхъ судовъ вообще, то объ этомъ подробнѣе изложено ниже, при обсужденіи будущей кораблестроительной программы англійскаго адмиралтейства.

Для обезпеченія успѣшнаго выполненія будущей программы и для выясненія неблагопріятныхъ обстоятельствъ въ минув-

*

Digitized by Google

шей кораблестроительной дѣятельности англійскаго адмиралтейства, было обращено большое вниманіе парламента и печати на слишкомъ продолжительную постройку броненосныхъ судовъ на казенныхъ верфяхъ, особенно въ послѣдніе 15—16 лѣтъ. Можно привести не мало примѣровъ изъ военнаго судостроенія Англіи и другихъ государствъ, по которымъ окажется, что нѣкоторые броненосцы оставались на стапеляхъ по 4—5 годовъ и столько же времени изготовлялись въ портахъ къ плаванію, находясь такимъ образомъ въ рукахъ строителей и портовыхъ властей 7—9 лѣтъ и подвергаясь въ это время болѣе или менѣе значительнымъ измѣненіямъ и передѣлкамъ. Такіе факты уже давно обратили на себя вниманіе разныхъ правительствъ и, напримѣръ, въ Англіи была назначена особая коммисія для выясненія всѣхъ обстоятельствъ и причинъ, вызывающихъ эти явленія. Изъ собранныхъ этою коммисіею мнѣній усматривается, что, насколько разнообразны требованія правительства, желающаго совмѣстить въ одномъ броненосцѣ всѣ новѣйшія техническія усовершенствованія (*), настолько же разнородны административныя, техническія и спеціальныя причины, вліяющія въ общей совокупности на продолжительную постройку судовъ. Коммисія эта замѣтила, что съ того времени, какъ, при проектированіи и составленіи чертежей судовъ, начали спеціализировать служебное ихъ назначеніе, такъ все болѣе и болѣе стали уменьшаться сроки ихъ постройки и изготовленія къ плаванію; напримѣръ, англійскіе броненосцы новѣйшей казенной постройки могутъ быть вполнѣ изготовлены къ плаванію въ 5—6 лѣтъ. «Достигнуть же такого успѣха», по мнѣнію коммисіи, «возможно только «отказавшись отъ стремленія приспосабливать судно къ тѣмъ «новѣйшимъ техническимъ усовершенствованіямъ (по артил-«лерійской или механической спеціальностямъ), которыя мо-«гутъ явиться уже во время его постройки. Если бы по-«стройка судна всегда производилась по первоначальнымъ его «чертежамъ, съ заранѣе проектированною лучшею машиною,

(*) Или по выраженію англичанъ: *To put all eggs in one basket*, т. е. положить всѣ яйца въ одну корзинку.

Digitized by Google

«артиллеріею и миннымъ вооруженіемъ, то отъ этого навѣр-
«ное судно было бы готово въ три года, вмѣсто нынѣшнихъ
«шести лѣтъ. Государственная же выгода отъ подобнаго
«образа дѣйствій была бы очевидною, такъ какъ страна пріоб-
«рѣла бы не одно, а два хорошихъ боевыхъ судна въ тѣ же
«шесть лѣтъ».

Воспользовавшись этимъ мнѣніемъ офиціальной коммисіи, заявленіями извѣстныхъ судостроительныхъ фирмъ и своею личною опытностью, г. Ридъ сдѣлалъ сообщеніе въ обществѣ соединенныхъ службъ, 28 ноября 1884 года: «*Какія неотложныя мѣры должны быть приняты правительствомъ для усиленія военнаго флота*». Въ этомъ сообщеніи, между прочимъ, г. Ридъ высказалъ: «Трудно придумать что нибудь
«болѣе несчастное для благосостоянія флота, чѣмъ установив-
«шуюся въ послѣднее время чрезмѣрную продолжительность
«времени, употребляемаго на постройку и изготовленіе къ
«плаванію военныхъ судовъ. Фактъ этотъ могутъ объяснять
«разными способами; но, мнѣ кажется, если взглянуть и
«разъяснить это дѣло съ финансовой точки зрѣнія, то обще-
«ственное недовольство можетъ выразиться въ непріятной
«формѣ для министерства и отвѣтственныхъ лицъ. При об-
«сужденіи подобныхъ вопросовъ, слѣдуетъ имѣть въ виду, что,
«затрачивая капиталъ на какое либо сооруженіе (домъ, докъ,
«судно и прочее), мы лишаемся процентовъ на этотъ капи-
«талъ на все время предпринимаемыхъ работъ. Допустимъ,
«во первыхъ, размѣръ годовыхъ процентовъ только 5%, ко-
«торые и будемъ прибавлять къ капиталу, какъ установлен-
«ный приростъ, въ концѣ каждаго финансоваго года. Во вто-
«рыхъ, я принимаю за несомнѣнный фактъ, подтвержденный
«всѣми судостроителями, что самый большой и сильный брене-
«носецъ можно построить въ три года, съ затратою капитала
«на матеріалъ и рабочую силу по корпусу—500 000 ф. ст.
«и на механизмъ 100 000,—всего 600 000 ф. ст. Разсрочивъ
«уплату этого капитала на три годовыхъ взноса, мы полу-
«чимъ слѣдующій разсчетъ:

Первый взносъ	200 000 ф. ст.
Второй взносъ	200 000 — —

Digitized by Google

Проценты по первому взносу	10 000 ф. ст.
Третій взносъ	200 000 — —
Проценты на сумму 410 000 ф. ст. . .	20 500 — —
Общая стоимость постройки корпуса и машины	620 500 ф. ст.

«Если подобное расчисленіе сдѣлаемъ для того же броне-«носца, но съ предположеніемъ, что корпусъ его будетъ окон-«ченъ въ шесть лѣтъ, а машина—въ три года, съ соотвѣт-«ствующею разсрочкою уплаты капитала для корпуса и ма-«шины, тогда мы получимъ общую стоимость его постройки «688 465 ф. ст. или почти на 58 000 болѣе, чѣмъ въ пер-«вомъ случаѣ. А такъ какъ шестилѣтній срокъ постройки «можно считать нынѣ среднимъ для броненоснаго судострое-«нія, судя по многочисленнымъ примѣрамъ въ послѣднее «время, то, примѣняя такую же разцѣнку капитала только «къ вновь строющимся броненосцамъ, мы получимъ *общую «процентную сумму* по крайней мѣрѣ 150 000 ф. ст. въ годъ, «которую государство совершенно непроизводительно теряетъ, «вслѣдствіе слишкомъ продолжительныхъ сроковъ постройки «и изготовленія броненосцевъ. Само собою разумѣется, что «сумма эта должна увеличиться, если денежные разсчеты бу-«дутъ производиться не при столь малыхъ процентахъ, какъ «5%; если примемъ въ расчетъ стоимость постройки неброне-«носныхъ судовъ; обратимъ вниманіе на отдѣльныя просрочки «и нарушеніе контрактовъ по выдѣлкѣ брони, орудій, раз-«ныхъ механизмовъ, минныхъ аппаратовъ и пр.; наконецъ, «если привосокупимъ еще весьма значительные расходы, «ассигнуемые ежегодно на исправленія и ремонтъ всѣхъ су-«довъ вообще». При дальнѣйшемъ обсужденіи мѣръ для уве-личенія судоваго состава военнаго флота, г. Ридъ изложилъ подробно составленную имъ кораблестроительную программу, съ указаніемъ типа и числа броненосныхъ и неброненосныхъ судовъ разныхъ служебныхъ назначеній, къ постройкѣ кото-рыхъ, по его убѣжденію, необходимо немедленно приступить, чтобы поставить англійскій флотъ на подобающую высоту въ ряду остальныхъ флотовъ. Объ этой программѣ г. Рида мы будемъ говорить ниже—въ своемъ мѣстѣ; здѣсь же упомянемъ

Digitized by Google

только, въ связи съ предыдущимъ изложеніемъ, что сущность главныхъ его предложеній клонится къ слѣдующему:

1) Принять всѣ матеріальныя и техническія мѣры къ скорѣйшему окончанію новѣйшей постройки броненосцевъ.

2) Постройку проектируемыхъ броненосцевъ, по новой кораблестроительной программѣ, передать по контрактамъ въ руки извѣстныхъ частныхъ судостроителей, которыми всѣ заказы будутъ выполнены скорѣе, акуратнѣе и дешевле, чѣмъ на казенныхъ верфяхъ, какъ доказываетъ продолжительный сравнительный опытъ въ Англіи и другихъ государствахъ.

3) Исправленіе и ремонтъ военныхъ судовъ предоставить правительственнымъ учрежденіямъ, такъ какъ военные порты и казенныя верфи имѣютъ во всякое время хорошіе запасы матеріаловъ и богатыя техническія средства для подобныхъ работъ.

По этому послѣднему пункту выяснилось также изъ парламентскихъ преній, что административный взглядъ англійскаго адмиралтейства значительно видоизмѣнялся въ послѣдніе 15 лѣтъ по вопросу объ исправленіяхъ судовъ. Такъ, съ 1869 до 1874 года, во время перваго министерства г. Гладстона, было израсходовано на исправленіе судовъ—всего 3 093 743 ф. ст., или среднимъ числомъ въ годъ 618 748 ф. ст. Въ 1874 году составилось министерство г. Дизраэли. Морской министръ его кабинета, г. Хэнтъ (Ward Hunt), при вступленіи въ должность, заявилъ въ парламентѣ, «что онъ полу-«чилъ въ наслѣдство *бумажный флотъ и призрачныя суда* (paper fleet and phantom ships). Вслѣдствіе чего, адмиралтейство должно было обратить особое вниманіе на ремонтированіе флота, чтобы такимъ путемъ обезпечить государство достаточнымъ числомъ исправныхъ судовъ, которыя могли бы исполнять обыкновенныя служебныя порученія въ мирное время. На основаніи такого административнаго взгляда, постройка новыхъ броненосцевъ получила второстепенное значеніе и вообще все новое судостроеніе замедлилось, ради ассигнованія надлежащихъ суммъ на исправленіе судовъ. Фактическимъ подтвержденіемъ такого взгляда могутъ служить денежныя ассигнованія на ремонтъ судовъ въ теченіи шести-

Digitized by Google

лѣтняго министерства лорда Биконсфильда, съ 1874 до 1880 года. Въ эти шесть лѣтъ было израсходовано на упомянутый предметъ—всего 5 709 928 ф. ст., что составитъ ежегодно по 951 655 ф. ст. Справедливость требуетъ упомянуть здѣсь, что въ 1880 году, когда образовалось вторичное министерство г. Гладстона, морской министръ, графъ Нортбрукъ, при первомъ же внесеніи въ парламентъ морскихъ смѣтъ, призналъ необходимымъ заявить объ исправномъ состояніи военнаго флота именно въ томъ видѣ, въ какомъ ему былъ переданъ флотъ управленіемъ его предшественника, г. Смита. Тѣмъ не менѣе, на ремонтные расходы по судовому составу флота при министерствѣ г. Гладстона, съ 1880 по 1884 годъ, ассигновывалось ежегодно болѣе 800 000 ф. ст.

Изъ недавнихъ обсужденій этого ремонтнаго вопроса въ парламентѣ и печати, выяснились также жалобы англичанъ на то, что въ обширныхъ и многочисленныхъ англійскихъ колоніяхъ имѣется, для исправленій броненосцевъ и другихъ большихъ боевыхъ судовъ, всего пять исправныхъ доковъ: въ Бермудѣ, Кэптоунѣ (на мысѣ Доброй Надежды), Сиднеѣ, Гонконгѣ и Мальтѣ; изъ нихъ, Кэптоунскій и Гонконгскій доки плохо защищены отъ внезапныхъ непріятельскихъ атакъ. На огромномъ протяженіи береговъ Индійской Имперіи не существуетъ ни одного большаго дока для броненосныхъ судовъ, и хотя ведутся переговоры объ устройствѣ дока въ Бомбеѣ, но пока дѣло подвинулось очень мало впередъ. Такимъ образомъ, не только для исправленій по военнымъ обстоятельствамъ, но просто для осмотра или очистки подводной части броненосцевъ и большихъ судовъ, англійское правительство не имѣетъ ни одного своего дока въ Остъ-Индіи, обширныхъ архипелагахъ Тихаго океана, вдоль восточныхъ и западныхъ береговъ Южной Америки. Особенно настойчиво указывается необходимость выстроить хорошій докъ въ Бомбеѣ.

Вообще, какъ въ связи съ преніями о современномъ состояніи военно-морскихъ силъ государства, такъ по поводу колоніальной политики главныхъ европейскихъ морскихъ державъ, появилось въ Англіи въ послѣднее время много офи-

Digitized by Google

ціальныхъ и другихъ документовъ по вопросу о нынѣшнемъ положеніи колоніальныхъ владѣній Великобританіи и каменно-угольныхъ станцій. Предметъ этотъ, по обширности собраннаго матеріала и всемірному интересу, требуетъ внимательной разработки и изложенія въ особой спеціальной статьѣ, которую мы надѣемся составить для напечатанія въ «Морскомъ Сборникѣ».

Для заключенія же перваго отдѣла этой статьи, слѣдуетъ упомянуть, что болѣе или менѣе тревожныя заявленія о состояніи военно-морскихъ силъ страны побудили нѣкоторыхъ членовъ парламента требовать назначенія правительственной коммисіи для всесторонняго обсужденія этого вопроса, какъ по личному и судовому составамъ флота, такъ по матеріальному его снабженію и денежной отчетности. Но, не прибѣгая къ этой мѣрѣ, министерство Гладстона, въ видѣ отвѣтовъ на парламентскіе запросы, требовало время отъ времени офиціальные отчеты по разнымъ отраслямъ морскаго управленія. Изъ такихъ отчетовъ, касающихся обсуждаемыхъ здѣсь предметовъ, можно указать на слѣдующіе, при помощи которыхъ подробно выясняются разные спеціальные вопросы:

Report of the Committee appointed to inquire into the conditions, under which contracts are invited for the building or rapairing of ships, including their engines, for Her Majesty's Navy. (Отчетъ коммисіи по обсужденію условій, при которыхъ заключаются контракты на постройку или исправленіе военныхъ судовъ, съ ихъ машинами). Октябрь 1884 года.

Return of the amount of shipping (tons' weight of hull) estimated for, and calculated to have been actually built, from the year 1865—66 to the 1883—1884, together with an appendix. (Отчетъ о числѣ тоннъ водоизмѣщенія, предполагавшихся по смѣтамъ и дѣйствительно построенныхъ для военнаго флота, съ 1865 по 1884годъ, съ приложеніемъ). Августъ 1884 года.

Tabular statement of the ships, laid down by the Board of the Admiralty since 1880, and diagram illustrating the armoured and unarmoured tonnage, built in her Majesty's dockyards and by contracts, and the total naval expenditure from 1865—1884 inclusive. (Таблицы свѣдѣній о судахъ, заложенныхъ съ 1880 года анг-

Digitized by Google

лійскимъ адмиралтействомъ, съ графическимъ изображеніемъ числа тоннъ водоизмѣщенія броненосныхъ и небронеосныхъ судовъ, построенныхъ на казенныхъ и частныхъ верфяхъ, и общія морскія смѣты съ 1865 по 1884 годъ). Мартъ 1885 г.

Navy estimates for the years 1884, 1885, 1886, with appendix. (Англійскія морскія смѣты на 1884, 1885 и 1886 годы, съ приложеніемъ).

II.

Новая кораблестроительная программа англійскаго флота.

1) *По проекту г. Рида.*

Въ первомъ отдѣлѣ статьи (*) мы уже упомянули, что, 28 ноября 1884 года, г. Ридъ сдѣлалъ въ Обществѣ Соединенныхъ службъ сообщеніе: «*О неотложныхъ мѣрахъ, какія должны быть приняты правительствомъ для усиленія военнаго флота*». При самомъ вступленіи къ лекціи, онъ призналъ необходимымъ предупредить многочисленныхъ слушателей, что тема сообщенія принадлежитъ не ему лично, а по выбору и указанію совѣта общества, принять приглашеніе котораго г. Ридъ считалъ общественною обязанностью. «Прежде всего мнѣ слѣ-«дуетъ оговориться, замѣтилъ г. Ридъ, что неофиціальному «лицу невозможно всесторонне разсмотрѣть этотъ предметъ, «такъ какъ государственная служба флота во многомъ зави-«ситъ отъ существующихъ международныхъ отношеній, отно-«сительно которыхъ даже само адмиралтейство должно въ из-«вѣстной степени руководиться соображеніями министерства «иностранныхъ дѣлъ. Но я полагаю, что Общество, при вы-«борѣ данной мнѣ темы, имѣло въ виду воспользоваться об-«сужденіемъ не частностей и деталей предмета, а указаніями «собравшихся здѣсь компетентныхъ лицъ на главныя и наи-«болѣе настоятельныя потребности нашего военнаго флота, и

(*) Смотри. стр. 133—135.

Digitized by Google

«тѣмъ болѣе, что въ Англіи нѣтъ другаго такого же учреж-«денія, которое было бы въ состояніи внимательнѣе и лучше «посодѣйствовать рѣшенію подобныхъ вопросовъ. Всѣмъ хо-«рошо извѣстно о господствующемъ нынѣ общественномъ не-«довольствѣ управленіемъ дѣлами флота, но такъ какъ очень «трудно придти къ такому же общему соглашенію относительно «мѣръ, какія слѣдовало бы теперь придумать на пользу флота, «то посильная помощь со стороны совѣта общества, по дѣлу «государственной важности, будетъ весьма своевременною. «Руководясь только этимъ желаніемъ, я постараюсь въ общихъ «и главныхъ чертахъ обрисовать мой личный взглядъ на этотъ «важный и сложный вопросъ».

Мы уже познакомились выше съ финансовыми соображеніями г. Рида, для необходимаго ускоренія постройки новыхъ броненосцевъ. Переходя затѣмъ къ выбору типа и числа будущихъ броненосцевъ, онъ затруднился дать на это прямой отвѣтъ, потому что уже давно считается противникомъ новѣйшаго направленія постройки броненосцевъ, у которыхъ, начиная съ *Inflexible*, броневая защита корпуса по ватерлиніи занимаетъ только третью часть всей длины судна (*), тогда какъ у новѣйшихъ французскихъ броненосцевъ *броневая защита равномѣрной толщины* расположена поясомъ вдоль всей ватерлиніи. Хотя броненосцы, съ такими разнородными системами броневой защиты, могутъ имѣть одинаковое число тоннъ водоизмѣщенія, но г. Ридъ никакъ не признаетъ ихъ одинаково хорошо защищенными и равносильными боевыми судами, отдавая большое предпочтеніе новѣйшимъ французскимъ броненосцамъ передъ англійскими. Сдѣлавъ въ этомъ отношеніи сравнительную оцѣнку существующихъ нынѣ по судовымъ спискамъ англійскихъ и французскихъ броненосцевъ и стремясь поддержать традиціонное значеніе англійскаго флота, г. Ридъ пришелъ къ слѣдующимъ выводамъ:

1) Англійскіе броненосцы, имѣющіе броневую защиту 12 дюймовъ и менѣе, т. е. первоначальной постройки, весьма зна-

(*) Смотри статью: *«Англійскій броненосецъ Inflexible и полемика по поводу его постройки»*. «Морск. Сб.» 1878 г. №№ 2 и 7.

Digitized by Google

чительно превосходятъ французскихъ по числу и боевой силѣ, и обратно—замѣчается значительный перевѣсъ надъ англійскими новыхъ французскихъ броненосцевъ, защищенныхъ бронею толще 12-ти дюймовъ и особенно болѣе 15-ти дюймовъ. Этимъ вызывается необходимость приступить къ постройкѣ англійскихъ броненосцевъ, съ броневою защитою болѣе 15-ти дюймовъ.

2) Первый выводъ поддерживается еще тѣмъ соображеніемъ, что такъ какъ новѣйшіе англійскіе броненосцы имѣютъ броневую защиту только въ средней $^1/_3$ части корпуса, то такой существенный конструктивный недостатокъ долженъ быть возмѣщенъ постройкою гораздо большаго числа англійскихъ броненосцевъ, чѣмъ ихъ потребовалось бы при условіи равносильности единичныхъ англійскихъ и французскихъ броненосцевъ.

Обобщая эти оба вывода съ новыми требованіями государственной политики, г. Ридъ, на основаніи этихъ соображеній по отношенію къ будущему броненосному судостроенію, признаетъ необходимымъ построить, кромѣ уже заложенныхъ, *еще пять новыхъ броненосцевъ*, водоизмѣщеніемъ каждый около 10 000 тоннъ, съ полною броневою защитою, съ подраздѣленіемъ внутри на большое число водонепроницаемыхъ отдѣленій и снабженныхъ самыми лучшими средствами противъ минъ. Если же адмиралтейство по прежнему отдастъ предпочтеніе нынѣшнимъ броненосцамъ съ неполною, казематированною, броневою защитою, то число такихъ броненосцевъ должно быть соотвѣтственно увеличено.

По составленной Ридомъ классификаціи военныхъ судовъ, второе мѣсто послѣ линейныхъ, боевыхъ броненосцевъ, занимаютъ *бронированные крейсеры*, весьма полезными представителями которыхъ для отдаленныхъ морей онъ признаетъ въ настоящее время—*Impérieuse* и *Warspite*, вооруженные каждый четырьмя 18-ти тонными новыми орудіями, защищенные достаточно толстою бронею и снабженные машинами для 16-ти узловой скорости хода. Главнѣйшими мотивами для постройки такихъ крейсеровъ служатъ, по мнѣнію г. Рида: во первыхъ—существованіе подобныхъ же судовъ въ другихъ флотахъ, и во вторыхъ—невозможность предоставить защиту обширной морской

Digitized by Google

торговли Великобританіи однимъ небронеоснымъ крейсерамъ. «Но, несмотря на относительную силу и быстроходность названныхъ двухъ крейсеровъ», продолжаетъ г. Ридъ, «я не признаю невозможности построить въ настоящее время еще пять или шесть также бронированныхъ, хорошо вооруженныхъ и вмѣстительныхъ крейсеровъ, но обладающихъ 20-ти узловою скоростью хода. Если мнѣ возразятъ, что, для удовлетворенія указанныхъ требованій, необходимо дать крейсерамъ размѣры и водоизмѣщеніе первоклассныхъ броненосцевъ, но безъ гарантіи 20-ти узловой скорости, то я отвѣчу, что противъ размѣровъ нельзя возставать въ настоящее время, а относительно требованія слишкомъ большой скорости хода для столь огромнаго судна, я долженъ напомнить техникамъ о томъ фактѣ, что построенный 25 лѣтъ назадъ фрегатъ «*Warrior* обладалъ скоростью $14^1/_2$ узловъ. Неужели въ настоящее время нельзя на разрѣшеніе техниковъ поставить вопроса о постройкѣ броненоснаго судна съ 18-ю и даже 20-ти узловою скоростью. Имѣются данныя для постановки такого вопроса, такъ какъ, въ случаѣ успѣшнаго его рѣшенія, государство пріобрѣтетъ нѣсколько крейсеровъ, появленіе которыхъ въ океанахъ при военныхъ обстоятельствахъ можетъ дѣйствительно произвести панику въ средѣ противниковъ нашей морской торговли. Всякія же другія мѣры, направленныя къ той же цѣли, окажутся менѣе дѣйствительными и менѣе экономичными, чѣмъ сооруженіе пяти требуемыхъ нами броненосныхъ крейсеровъ».

Мы видимъ такимъ образомъ, что, вопреки появленію въ Европѣ сильно протестующихъ голосовъ противъ броненоснаго судостроенія вообще, г. Ридъ, напротивъ, остается попрежнему наиболѣе вліятельнымъ сторонникомъ постройки самыхъ сильныхъ броненосныхъ судовъ—какъ для линейнаго боя въ открытыхъ моряхъ, такъ для лучшей защиты обширныхъ интересовъ англійской морской торговли. Не придавая пока особеннаго значенія дѣйствіямъ миноносокъ противъ мореходныхъ броненосцевъ, г. Ридъ, вмѣсто страха передъ этимъ новымъ разрушительнымъ оружіемъ морской войны, настоятельно требуетъ возможнаго усиленія на новыхъ броненосцахъ предохра-

Digitized by Google

нительныхъ средствъ отъ дѣйствія минъ, какъ то: увеличеніе числа непроницаемыхъ для воды переборокъ и отдѣленій; наиболѣе сильную и исправную водоотливную систему; металлическія сѣтки или кринолины и проч. и, кромѣ того, при дальнѣйшемъ развитіи миннаго дѣла, г. Ридъ предлагаетъ устраивать, кромѣ броневыхъ палубъ, еще внутреннее бронированное дно по очертанію подводной части корпуса и въ нѣкоторомъ промежуткѣ отъ тонкихъ обшивныхъ листовъ наружнаго дна, обнимая собою снизу машину, котлы, бомбовые погреба и другія жизненныя части судна, которыя въ то же время будутъ защищены сверху броневою нижнею палубою, а съ боковъ—броневымъ поясомъ по ватерлиніи. Это внутреннее броневое дно можетъ имѣть толщину 4 дюйма вдоль броневаго пояса по ватерлиніи, утоняясь съ обѣихъ сторонъ къ килю до 3 и $2^1/_2$ дюймовъ. Главное его назначеніе будетъ состоять въ томъ, чтобы, въ случаѣ разрыва мины у наружнаго тонкаго дна, парализовать силу удара и разбросать въ стороны осколки. Увеличивъ указанными средствами оборонительную силу, г. Ридъ утверждаетъ, что въ каждомъ новомъ броненосцѣ, хорошо защищенномъ и вооруженномъ артиллеріею новой системы, минами и тараномъ, будетъ сосредоточена боевая сила нѣсколькихъ второстепенныхъ небронеосныхъ судовъ. Такое же превосходство боевой силы онъ желаетъ осуществить въ проектируемомъ имъ бронированномъ крейсерѣ, сравнительно съ существующими нынѣ обыкновенными крейсерами.

Хотя г. Ридъ не питаетъ довѣрія къ существующимъ нынѣ *небронеоснымъ крейсерамъ*, но постройку ихъ до настоящаго времени оправдываетъ крайнею необходимостью чѣмъ нибудь защитить многочисленный англійскій комерческій флотъ въ отдаленныхъ моряхъ. По его мнѣнію, имѣя въ виду только это служебное ихъ назначеніе, возможно до нѣкоторой степени примиряться съ слабосильностью боеваго ихъ значенія, такъ какъ, по самому принципу ихъ постройки, какія бы техническія усовершенствованія ни примѣнялись къ нимъ, крейсеры эти никогда не сдѣлаются вполнѣ боевыми судами. Напримѣръ, желѣзный или стальной ихъ корпусъ легко про-

Digitized by Google

биваемъ не только малокалиберными орудіями, но и скорострѣльными пушками, представляя лишь самую слабую защиту командѣ и жизненнымъ частямъ, и если, для прикрытія послѣднихъ, устраивается нынѣ нижняя, броневая, наклонная палуба, то только въ видѣ паліативной защиты. Артиллерія ихъ, какъ главное наступательное средство, можетъ состоять— по роду службы судовъ—только изъ нѣсколькихъ малокалиберныхъ орудій и скорострѣльныхъ пушекъ; минное вооруженіе, вслѣдствіе беззащитности минныхъ аппаратовъ и станковъ, можетъ оказаться не менѣе опаснымъ для самого судна, въ случаѣ разрыва воздушнаго резервуара по неосторожности или отъ непріятельскаго снаряда. «Есть техники», прибавляетъ г. Ридъ, «которые въ серіозномъ смыслѣ утверждаютъ, «что пробковыя и каменноугольныя отдѣленія могутъ представлять дѣйствительное оборонительное средство небронеснымъ крейсерамъ. Я же признаю такія предложенія настолько «наивными (если не выразиться точнѣе), что, ради боеваго «опыта, предложилъ бы отъ себя послать такихъ лицъ, вмѣсто «офицеровъ и матросовъ, въ морское сраженіе, съ обязательствомъ вести во время боя самый подробный историческій «журналъ. Я увѣренъ, что послѣ сраженія не осталось бы «ни одного охотника изъ уцѣлѣвшихъ изобрѣтателей, который «взялъ бы на себя смѣлость сообщить намъ въ подробностяхъ— «какую защиту дѣйствительно оказали корпусу и людямъ «пробка и каменный уголь».

По этимъ соображеніямъ, г. Ридъ рекомендуетъ предоставить постепенному вымиранію существующіе нынѣ небронеиосные крейсеры прежней и послѣдней постройки, поддерживая ихъ не радикальными, а паліативными средствами, т. е. ремонтными исправленіями по корпусу и механизмамъ. Изъ нихъ, онъ признаетъ наиболѣе современными только 18—20 крейсеровъ, со скоростью хода не менѣе $14^1/_2$—15 узловъ, распредѣливъ ихъ въ слѣдующемъ порядкѣ постепеннаго возрастанія скорости ихъ хода, числа тоннъ водоизмѣщенія и индикаторныхъ силъ:

Digitized by Google

ИМЕНА СУДОВЪ.	Наибольшая скорость хода.	Индикаторная сила машины.	Число тоннъ водоизмѣщенія.
Active	15 узловъ	4000	3080
Volage	15 —	4000	3080
Bacchante	15 —	5250	4130
Boadicea	15 —	5250	4130
Euryalus	15 —	5250	4130
Inconstant	16, 25	7360	5780
Shah.	16, 25	7480	6250
Amphion.	16, 75	5000	3748
Phaeton.	16, 75	5000	3748
Arethusa.	16, 75	5000	3748
Leander.	16, 75	5000	3748
Mersey	17	6000	3550
Thames.	17	6000	3550
Severn.	17	6000	3500
Forth.	17	6000	3550
Iris.	18	7000	3730
Mercury.	18	7000	3730

«Таблица эта показываетъ между прочимъ», говоритъ г. Ридъ, «что со времени постройки фрегата *Inconstant* прошло 18 лѣтъ, «и теперь адмиралтейство оканчиваетъ постройку четырехъ «стальныхъ крейсеровъ (носящихъ имена главныхъ рѣкъ Ан«гліи: *Thames*, *Mersey*, *Severn* и *Forth*), съ наибольшею ско«ростью хода 17 узловъ, т. е. достигая въ этотъ значитель«ный промежутокъ времени увеличенія скорости хода только «на $^1/_2$ или $^3/_4$ узла. Я хорошо сознаю, что въ небронеnос-

Digitized by Google

«ныхъ судахъ «крейсерскаго типа» адмиралтейство не можетъ «жертвовать другими необходимыми качествами ради большой «скорости хода, и въ этомъ отношеніи нельзя, въ видѣ упрека, «указывать на нѣкоторые почтово-пассажирскіе пароходы, обла- «дающіе скоростью хода 18 узловъ и болѣе. Но, съ другой «стороны, нельзя считать чрезмѣрнымъ желаніемъ, чтобы крей- «серы будущей постройки имѣли скорость хода не менѣе 18 «узловъ. А такъ какъ, для защиты морской торговли и тор- «говыхъ интересовъ, имѣется въ настоящее время только два «броненосныхъ крейсера и самое ограниченное число совре- «менныхъ неброненосныхъ крейсеровъ, какъ показано выше, «то, побуждаемый этими экстренными и временными обстоя- «тельствами, я, хотя и вопреки лично моего убѣжденія, *нахо- «жусь вынужденнымъ рекомендовать постройку еще 8-ми или «10-ти неброненосныхъ крейсеровъ*, съ 18-ю узловою скоростью «хода, съ броневою, сводообразною, нижнею палубою—тол- «щиною отъ $2^1/_2$ до 4-хъ дюймовъ, и съ соотвѣтствующимъ «артиллерійскимъ и миннымъ вооруженіемъ, запасами угля, «провизіи и проч.».

Затѣмъ г. Ридъ переходитъ къ обсужденію вопроса *о постройкѣ неброненосныхъ вспомогательныхъ судовъ для боевыхъ линейныхъ броненосцевъ*. По этому вопросу онъ высказываетъ слѣдующее: «Главная причина для созданія этого новаго класса судовъ заключается въ увѣренности, что англійскому флоту придется сражаться не у береговъ Великобританіи, чтобы удержать за нею прежнее морское господство, но въ болѣе или менѣе отдаленныхъ моряхъ, у береговъ другихъ государствъ, гдѣ непріятель будетъ стараться пользоваться вспомогательными судами для своего флота. Напримѣръ, въ Средиземномъ морѣ можетъ случиться нашему флоту преслѣдовать или вступить въ бой съ непріятельскою эскадрою вблизи ея же порта, откуда непріятель, для содѣйствія своей эскадрѣ, будетъ въ состояніи высылать отряды изъ небольшихъ судовъ, кромѣ миноносокъ. Для противодѣйствія такимъ судамъ, нашъ флотъ долженъ имѣть свои вспомогательныя суда, но какого же типа? По моему мнѣнію, *миноловители* или *миноразрушители*, обладающіе самою большою скоростью, хоро-

Digitized by Google

шими морскими качествами, съ тараномъ, броневою палубою, вооруженные минами, скорострѣльными пушками и хотя однимъ среднекалибернымъ орудіемъ. Съ такимъ вооруженіемъ и морскими качествами, суда этого класса, кромѣ своего спеціальнаго назначенія, будутъ въ состояніи исполнять при флотѣ разнородныя порученія, а въ мирное время—служить для учебныхъ цѣлей при практическихъ отрядахъ или спеціальныхъ минныхъ школахъ. Такія суда также съ большою пользою могутъ замѣнять при эскадрахъ прежніе тихоходные корветы, клипера и канонерскія лодки, содержаніе которыхъ ежегодно составляетъ очень значительный и малопроизводительный расходъ. О большой пользѣ имѣть подобныя спеціальныя суда при эскадрахъ—въ военное время, я не нахожу нужнымъ распространяться, потому что, находясь вблизи непріятельскихъ береговъ и имѣя въ своемъ распоряженіи по нѣсколько такихъ судовъ, наши эскадры во время боя могутъ считать себя обезпеченными отъ внезапныхъ атакъ непріятельскими миноносками или другими малаго ранга судами. Сообразуясь съ числомъ строющихся и изготовляющихся къ плаванію новыхъ броненосцевъ, *я нахожу необходимымъ построить не менѣе 15-ти миноносокъ*, стоимостью каждый отъ 30 000 до 35 000 фунт. стерл.».

Г. Ридъ заканчиваетъ составленную имъ классификацію новыхъ судовъ описаніемъ «*собственно миноносокъ*», которыя, хотя имѣютъ большую связь съ сейчасъ упомянутыми минными судами новаго класса, но, въ служебномъ отношеніи, имъ предназначается дѣятельность особаго рода. Миноноски эти должны быть двухъ классовъ. Первоклассныя миноноски, которыхъ пока очень немного въ англійскомъ флотѣ и которымъ предвѣщается широкая будущность, должны занимать слѣдующее мѣсто послѣ «миноносцевъ». Для этого онѣ должны быть: около 120 футъ длиною, со скоростью хода 19 и 20 узловъ, съ запасомъ топлива на нѣсколько дней плаванія, съ удобнымъ помѣщеніемъ для команды и вооружены минами и скорострѣлками; стоимость постройки каждой миноноски около 12 000 фунт. стерл. Такія миноноски будутъ пригодны какъ для прибрежной защиты, такъ для совмѣстнаго плаванія съ

Digitized by Google

боевыми эскадрами недалеко отъ береговъ и при благопріятныхъ условіяхъ погоды. По мнѣнію г. Рида, первоклассныхъ миноносокъ необходимо построить не меньше 50-ти.

Второклассными миноносками г. Ридъ называетъ такія, которыя можно поднимать на большія боевыя суда, съ которыхъ, въ случаѣ надобности, для минныхъ дѣйствій, ихъ возможно легко спускать на воду при благопріятныхъ обстоятельствахъ. Такъ какъ въ военное время можетъ представиться много случаевъ для боеваго пользованія ими, то о числовой ихъ надобности для флота г. Ридъ предоставляетъ озаботиться адмиралтейству.

Если обобщимъ и выразимъ цифрами изложенныя выше разсужденія, то потребность въ новыхъ судахъ по классификаціи г. Рида будетъ слѣдующая:

5 первоклассныхъ броненосцевъ.

5 самыхъ быстроходныхъ броненосныхъ крейсеровъ.

8 — — небронеиосныхъ крейсеровъ.

15 — — вспомогательныхъ судовъ для броненосцевъ.

50 первоклассныхъ миноносокъ.

Въ заключеніе, г. Ридъ составилъ слѣдующій финансовый разсчетъ для приведенія въ исполненіе въ три года предложенной имъ кораблестроительной программы, при чемъ стоимость судовыхъ машинъ опредѣлена имъ по 13 ф. ст. за индикаторную силу; строительные матеріалы для броненосцевъ оцѣнены на $^1/_4$ дороже рабочей силы; такіе же матеріалы для небронеиосныхъ судовъ оцѣнены почти на $^2/_3$ дороже рабочей силы.

*

Digitized by Google

Разсчетъ добавочнаго экстреннаго ассигнованія:

На какой предметъ.	Въ 1885—86 году.	Въ 1886—87 году.	Въ 1887—88 году.
	Фунты	стерлинговъ.	
На окончаніе строющихся нынѣ броненосцевъ на казенныхъ верфяхъ и на ускореніе постройки тамъ же четырехъ новыхъ первоклассныхъ броненосцевъ, включая матеріалы, рабочую силу и машины (на частныхъ заводахъ). .	750 000	275 000	—
На частную постройку по контракту одного добавочнаго линейнаго броненосца, стоимостью около 700.000 ф. ст., и пяти быстроходныхъ броненосныхъ крейсеровъ, стоимостью каждый приблизительно 500.000 ф. ст.	1 000 000	1 100 000	1 100 000
На частную постройку по контракту, въ два года, *шести* неброненосныхъ крейсеровъ со скоростью не менѣе 18 узловъ и стоимостью каждый 175.000 ф. ст. (Кромѣ *двухъ* такихъ же, подлежащихъ постройкѣ на казенныхъ верфяхъ).	525 000	525 000	—
На частную постройку по контракту 15-ти самыхъ быстроходныхъ вспомогательныхъ судовъ для боевыхъ броненосцевъ, стоимостью каждаго около 32000 ф. ст.	480 000	—	—
На частную постройку по контракту 50-ти первоклассныхъ миноносокъ, стоимостью каждая 12.000 ф. ст.	600 000	—	—
ВСЕГО . . .	3 355 000	1 900 000	1 100 000
Общій итогъ на три года. .	—	—	6 355 000 ф.ст

Digitized by Google

Вышеизложенный кораблестроительный проектъ г. Рида, съ его теоретическими и финансовыми разсужденіями и объясненіями, былъ почти безъ возраженій, но съ нѣкоторыми еще дополненіями, одобренъ Обществомъ Соединенныхъ Службъ. Въ англійскомъ парламентѣ и печати указываютъ на этотъ проектъ, какъ на выраженіе желаній людей науки, спеціалистовъ и общественнаго мнѣнія, и смотрятъ на него, какъ на масштабъ, которымъ слѣдуетъ руководиться правительству для улучшенія и усиленія военнаго флота. Теперь перейдемъ къ разсмотрѣнію кораблестроительной программы, составленной адмиралтействомъ.

2) *Кораблестроительная программа англійскаго адмиралтейства.*

Въ отвѣтъ на возбужденное въ англійскомъ обществѣ недовольство управленіемъ дѣлами флота, засѣданіе парламента (обѣихъ палатъ, 2 декабря 1884 года) было посвящено обсужденію дѣятельности англійскаго адмиралтейства въ послѣдніе годы, при чемъ представителемъ флота въ палатѣ лордовъ былъ морской министръ, графъ Нортбрукъ, а въ палатѣ общинъ—секретарь адмиралтейства, сэръ Брассей. Если, для краткости, мы обобщимъ объясненія этихъ офиціальныхъ лицъ въ одной рѣчи морскаго министра, то получится такое офиціальное толкованіе:

«Въ происходившихъ до сего времени парламентскихъ и журнальныхъ преніяхъ по дѣламъ флота, я (графъ Нортбрукъ) усматриваю какъ бы намѣренное непризнаваніе адмиралтейской программы и дѣятельности съ 1880 года, когда сформировалось министерство г. Гладстона, которымъ я былъ избранъ на должность морскаго министра. Въ теченіи послѣднихъ четырехъ лѣтъ здѣсь нѣсколько разъ выяснялась программа дѣятельности адмиралтейства; напримѣръ, въ 1882 году, при обсужденіи значительнаго увеличенія французскаго военнаго судостроенія, было между прочимъ предложено въ видахъ соотвѣтствующаго усиленія англійскаго флота, потре-

Digitized by Google

бовать экстренное ассигнованіе кредита на добавочное броненосное судостроеніе. Но мы предпочли избрать другой путь и, вмѣсто единовременнаго ассигнованія значительной суммы, рѣшились съ самаго начала нашего управленія достигнуть той же цѣли постепеннымъ и болѣе настоятельнымъ увеличеніемъ броненоснаго судостроенія, по усовершенствованнымъ техническимъ способамъ, чтобы достигнуть не столько количественнаго, какъ качественнаго прогресса. Цифровыя данныя показываютъ дѣйствительно, что въ 1880—81 финансовомъ году, вмѣсто предположенныхъ 7 230 броненосныхъ тоннъ, было на самомъ дѣлѣ окончено 9 235 тоннъ; въ 1881—82 году—10 816 тоннъ; въ 1883—84 году—12 548 тоннъ и въ 1884—85 году—12 614 тоннъ. Вслѣдствіе увеличенія дорогаго броненоснаго судостроенія и рабочей силы (почти на 1 300 человѣкъ), возрасли соотвѣтственно и кораблестроительные расходы въ тотъ же четырехлѣтній періодъ, и именно: съ 3 124 000 до 3 891 000 ф. ст. Но такое усиленіе броненоснаго судостроенія невольно вызвало увеличеніе расхода на морскую артиллерію, которая, если и вносится въ смѣту военнаго министерства, то не по иниціативѣ послѣдняго, а по требованію адмиралтейства. Расходъ на морскую артиллерію увеличился, съ 300 000 ф. ст. въ 1881 году, до 500 000 въ 1884—85 году, что, въ общей сложности съ усиленіемъ кораблестроенія, составитъ почти 1 000 000 ф. ст. увеличеннаго расхода въ четыре года на броненосное судостроеніе.

«Сравнительныя статистическія данныя, собранныя и разсмотрѣнныя адмиралтействомъ, позволяютъ заявить съ увѣренностью, что производимый нами въ настоящее время расходъ на броненосное судостроеніе значительно превышаетъ нынѣшній подобный же расходъ во Франціи, гдѣ, какъ могу навѣрное сказать, вовсе не замѣчается угрожающей усиленной дѣятельности по военному судостроенію. По этому, несмотря на соблазнительныя общественныя заявленія и требованія экстренныхъ мѣръ, адмиралтейство и на этотъ разъ останется при прежней своей судостроительной политикѣ, о которой, въ данномъ случаѣ, я намѣренъ распространиться нѣсколько

Digitized by Google

подробнѣе, такъ какъ въ сложномъ, государственной важности дѣлѣ управленія флотомъ, адмиралтейство руководится нѣкоторыми общими принципами.

«*Во первыхъ*, изъ подражанія нѣкоторымъ европейскимъ флотамъ, адмиралтейство не намѣрено приступать къ постройкѣ гигантскихъ броненосцевъ, ограничиваясь, по отношенію къ размѣрамъ, броненосными судами средней величины—въ нынѣшнемъ смыслѣ, т. е. водоизмѣщеніемъ около 10 000 тоннъ и стоимостью около 750 000 ф. ст. *Во вторыхъ*, адмиралтейство стремится къ тому, въ финансовомъ отношеніи, чтобы на испрашиваемые кредиты было возможно строить скоро и экономично броненосныя суда. Хотя мнѣ привелось много выслушать и прочитать обвиненій въ противномъ смыслѣ, но я смѣю утверждать, что въ послѣдніе четыре года сдѣланъ значительный успѣхъ въ скорости броненоснаго судостроенія, совмѣстно съ экономичностью самой постройки. Остановки и замедленія замѣчаются не столько во время постройки, сколько въ промежутокъ времени послѣ спуска на воду до изготовленія судна къ плаванію,—что слѣдуетъ приписать временному неблагопріятному стеченію обстоятельствъ въ дѣлѣ приготовленія артиллерійскаго и миннаго вооруженія на болѣе современныхъ началахъ. Напримѣръ, *Impérieuse*, *Warspite*, *Rodney*, *Howe* и *Anson* будутъ окончены—каждый въ четыре года, а *Hero*, броненосецъ въ 6 000 тоннъ, заложенный въ 1884 году, будетъ оконченъ въ 1887 году. Я могъ бы цифрами доказать, что сооруженіе современныхъ броненосцевъ въ иностранныхъ флотахъ занимаетъ гораздо болѣе продолжительное время; но, во избѣжаніе нравоученія, «что дурными примѣрами не слѣдуетъ руководиться», я ограничусь въ данномъ случаѣ своимъ личнымъ убѣжденіемъ, что линейный броненосецъ въ настоящее время невозможно построить и изготовить къ плаванію меньше четырехъ лѣтъ. *Въ третьихъ*, въ послѣднее время, вопреки установившемуся въ Англіи направленію въ броненосномъ судостроеніи, адмиралтейство приступило къ постройкѣ одновременно нѣсколькихъ броненосцевъ того же типа, чтобы—во первыхъ—избѣжать замѣчаемой нынѣ въ Англіи слишкомъ большой разнородности въ броненосныхъ судахъ; во вторыхъ—

Digitized by Google

достигнуть возможнаго единства, удобства и облегченія при маневрированіяхъ съ однотипными судами, и въ третьихъ—по экономическимъ соображеніямъ. Строющіеся нынѣ нѣсколько броненосцевъ принадлежатъ къ «адмиральскому типу», и хотя нѣкоторые изъ нихъ окажутся потомъ сильнѣе другихъ того же типа, благодаря своевременному примѣненію къ нимъ позднѣйшихъ техническихъ усовершенствованій по артиллеріи, брони и минамъ, но все таки сохранится между ними боевая однородность типа, весьма важная при совмѣстныхъ эскадренныхъ плаваніяхъ. *Въ четвертыхъ*, при проектированіи новѣйшихъ броненосцевъ и крейсеровъ, адмиралтейство стремилось сдѣлать ихъ наиболѣе быстроходными, насколько позволяла новѣйшая техника, напримѣръ—не меньше 16-ти узловъ, сравнительно съ 14-ти узловымъ броненосцемъ *Inflexible*. Скорость большихъ крейсеровъ увеличилась до 17 узловъ, у корветовъ и шлюповъ – съ 10 до 13 узловъ, и даже у двухъ морскихъ канонерокъ, строющихся нынѣ въ Девенпортѣ, будетъ достигнута небывалая прежде для нихъ скорость 14 узловъ. *Въ пятыхъ*, не мало труда и знаній было приложено адмиралтействомъ къ тому, чтобы жизненнымъ частямъ на крейсерахъ обезпечить возможно полную защиту отъ непріятельскихъ снарядовъ. Броневая, нижняя, наклонная палуба на четырехъ новыхъ крейсерахъ (*Mersey, Thames*, *Severn* и *Forth*), по силѣ сопротивленія, признается равносильною съ 6-ти дюймовымъ вертикальнымъ, броневымъ поясомъ по ватерлиніи, которымъ защищены нѣкоторые броненосные крейсеры. Не желая этимъ приравнивать названныхъ четырехъ крейсеровъ къ броненоснымъ судамъ, я, тѣмъ не менѣе не долженъ умолчать о столь значительномъ оборонительномъ нововведеніи на небронеоносныхъ крейсерахъ. *Въ шестыхъ*, нынѣшнему адмиралтейству досталась на долю сложная и трудная задача о перевооруженіи флота новой системы орудіями, заряжающимися съ казенной части. Хотя изготовленіе малокалиберныхъ орудій новой системы, до 6-ти дюймовыхъ включительно, началось значительно ранѣе моего вступленія въ должность морскаго министра, но только съ 1880 года было приступлено въ Вуличскомъ арсеналѣ, по заказу нынѣшняго адмиралтейства,

Digitized by Google

къ изготовленію для новыхъ строющихся броненосцевъ, 43-хъ 63-хъ и даже 110 тонныхъ орудій. Я нашелъ не лишнимъ перечислить здѣсь эти факты только потому, что въ критическихъ отзывахъ о новѣйшей дѣятельности адмиралтейства какъ бы преднамѣренно умалчивается объ нихъ.

«Упомянувъ объ этихъ минувшихъ и текущихъ событіяхъ въ нашей дѣятельности, я могу перейти къ объясненію въ главныхъ чертахъ будущей кораблестроительной программы адмиралтейства, начиная съ сооруженія наиболѣе сильныхъ боевыхъ представителей военнаго флота, *т. е. съ броненосныхъ судовъ*.

«Вопреки раздающимся нынѣ нѣсколькимъ голосамъ, адмиралтейство попрежнему продолжаетъ признавать броневую защиту наиболѣе дѣйствительнымъ оборонительнымъ средствомъ для боевыхъ линейныхъ судовъ, комплектуемыхъ многочисленною командою, обладающихъ мореходными качествами и вмѣщающихъ большіе запасы топлива, провизіи и проч. По мѣрѣ спуска на воду строющихся теперь броненосныхъ судовъ и по изготовленіи чертежей по лучшимъ образцамъ, адмиралтейство намѣрено заложить четыре новыхъ броненосца: два на частныхъ верфяхъ и два въ адмиралтействахъ—или въ началѣ, или въ теченіи будущаго финансоваго года. Первымъ изъ нихъ будетъ броненосецъ улучшеннаго типа *Conqueror*, т. е. однобашенный, съ двумя 110 тонными орудіями новой системы; остальная артиллерія будетъ состоять изъ 13-ти орудій, изъ которыхъ: одно 18-ти тонное въ кормѣ и двѣнадцать 6-ти дюймовыхъ въ батареѣ. Эти 13 орудій будутъ защищены трехдюймовою сталью на подкладкѣ отъ малокалиберныхъ и скорострѣльныхъ пушекъ. Башенная и бортовая броня будетъ 18-ти дюймовая, для защиты жизненныхъ частей корпуса. Предполагаемая скорость хода $15^1/_2$ узловъ; число тоннъ водоизмѣщенія немного болѣе 10 000; мѣсто постройки—Чатамское адмиралтейство. Такъ какъ для остальныхъ трехъ броненосцевъ еще не окончено составленіе чертежей, то пока можно сказать, что они будутъ имѣть водоизмѣщеніе отъ 10 до 11 000 тоннъ, чтобы, кромѣ осуществленія уже испытанныхъ качествъ существующихъ судовъ, они были въ состояніи совмѣстить

Digitized by Google

позднѣйшія усовершенствованія по разнымъ спеціальнымъ отраслямъ военно-морской техники.

«Затѣмъ я укажу на мѣры, клонящіяся къ удовлетворенію второй, не менѣе важной государственной обязанности, т. е. къ обезпеченію защиты нашей обширной морской торговли. Мною уже было упомянуто выше, что нынѣшнему адмиралтейству государство обязано проектированіемъ и постройкою четырехъ крейсеровъ класса *Mersey*, которые, благодаря устройству броневой, 3-хъ дюймовой, наклонной палубы, могутъ соперничать, относительно обезпеченія защиты жизненныхъ частей, съ броненосными крейсерами, имѣющими 6-ти дюймовый, вертикальный, броневой поясъ по ватерлиніи, а также съ бортовыми мореходными броненосцами первоначальной постройки. Но, не приравнивая первыхъ съ послѣдними по боевой силѣ во всѣхъ отношеніяхъ, мы тѣмъ не менѣе считаемъ ихъ, при нынѣшнихъ требованіяхъ, самыми сильными, быстроходными, экономичными, неброненосными крейсерами для охраны морской торговли. Не довольствуясь однако ими и не желая отстать отъ другихъ флотовъ на случай крейсерской войны, адмиралтейство разработало чертежи для постройки *пяти* бронированныхъ *«поясныхъ крейсеровъ»*, у которыхъ не будетъ наклонныхъ палубъ, а жизненныя части будутъ защищены по всей ватерлиніи стальнымъ броневымъ поясомъ, толщиною 10 дюймовъ, и броневою нижнею палубою. Капитанская боевая рубка наверху будетъ хорошо бронирована для защиты главнаго штурвала и приводовъ для управленія машиною, минами, орудіями и проч. Гребные винты, по два на каждомъ крейсерѣ, будутъ находиться внѣ броневой защиты, но должны быть предохранены особыми щитами отъ огня малокалиберныхъ и скорострѣльныхъ пушекъ. При водоизмѣщеніи крейсера въ 5 000 тоннъ, вѣсъ пустаго его корпуса съ бронею почти 3 000 тоннъ, а вѣсъ одной брони около 1 000 тоннъ. На каждый крейсеръ предположено поставить слѣдующую артиллерію: *два* 18-ти тонныхъ орудія и *двѣнадцать* 6-ти дюймовыхъ, не считая соотвѣтствующаго числа малокалиберныхъ и скорострѣльныхъ пушекъ. Носовая часть корпуса приспособлена для тараненія, а минное вооруженіе будетъ

Digitized by Google

состоять изъ минъ Уайтхеда, выбрасываемыхъ изъ подводныхъ бортовыхъ аппаратовъ. Предполагаемая скорость хода 17 узловъ; при такомъ ходѣ и съ полнымъ запасомъ топлива, крейсеръ можетъ сдѣлать переходъ въ 2 000 миль, а при 10-ти узлахъ—8000 миль. Комплектъ команды 350 человѣкъ. При подобныхъ условіяхъ постройки, вооруженія и снабженія, эти крейсеры будутъ въ состояніи состязаться съ второклассными иностранными броненосцами. Три такихъ крейсера предполагается построить на частныхъ верфяхъ, и два—казенными средствами въ портахъ.

«Таковы въ главныхъ чертахъ предположенія адмиралтейства относительно постройки, съ одной стороны—линейныхъ броненосцевъ для морскаго эскадреннаго боя, а съ другой—бронированныхъ и небронеосныхъ судовъ разныхъ ранговъ, для защиты морской торговли и крейсерской войны. Если постройка такихъ судовъ обусловливается болѣе общими государственными соображеніями, то мы должны указать теперь на сооруженіе *спеціально-минной флотиліи*, создаваемой для техническаго усовершенствованія новаго смертоноснаго оружія морской войны, т. е. *для дѣйствія судовыми минами противъ непріятельскихъ судовъ*.

«Предварительно слѣдуетъ напомнить, что, при управленіи адмиралтействомъ г. Хэнта, было приступлено къ постройкѣ *Polyphemus'a*, (*) проектированнаго быть *броненоснымъ минянымъ тараномъ*. Судно это, защищенное отъ непріятельскихъ снарядовъ стальною бронею (какъ хорошимъ оборонительнымъ средствомъ), должно во время боя дѣйствовать противъ непріятеля своими двумя главными наступательными средствами: или тараномъ, или минами, или тѣмъ и другимъ вмѣстѣ. Вслѣдствіе своеобразной наружной формы, конструктивныхъ особенностей и служебнаго назначенія, проектъ *Polyphemus'a* былъ принятъ адмиралтействомъ сначала очень недовѣрчиво и если тогда рѣшились на его постройку, *то только ради опыта*, а

(*) *Polyphemus*, *Conqueror* и другіе упомянутые выше броненосцы «адмиральскаго типа», подробно описаны въ брошюрѣ: *Новѣйшіе англійскіе броненосцы*, изданіе 1884 года.

Digitized by Google

также во вниманіе къ заслугамъ его изобрѣтателя—извѣстнаго въ то время ветерана флота, адмирала Сарторіуса. Такая рѣшимость заслуживаетъ полнаго вниманія и благодарности, такъ какъ англійскому адмиралтейству, при разрѣшеніяхъ военно-морскихъ вопросовъ, слѣдуетъ всегда быть не позади и не на привязи другихъ націй, а самостоятельно руководить и вводить изобрѣтенія и усовершенствованія на пользу и усиленіе военно-морскихъ силъ страны. Будучи опытовымъ судномъ съ самаго начала постройки, *Polyphemus* подвергся продолжительнымъ и разнороднымъ испытаніямъ подъ руководствомъ его командира, капитана Вильсона. Въ недавно возбужденной полемикѣ по поводу постройки и испытаній этого судна, было высказано недовольство, разочарованіе и даже произнесенъ приговоръ, какъ о самомъ неудачномъ суднѣ; но, несмотря на это, адмиралтейство продолжало опыты, съ болѣе или менѣе значительными передѣлками по корпусу, машинѣ и миннымъ аппаратамъ—по указаніямъ особой коммисіи и капитана Вильсона, который наконецъ произнесъ свой приговоръ о *Polyphemus*, *какъ о весьма полезномъ, боевомъ прибавленіи къ нашему флоту.* Разсмотрѣнные результаты всѣхъ испытаній и передѣлокъ, убѣдили адмиралтейство въ необходимости построить по его типу *еще два подобныхъ же судна*, съ водоизмѣщеніемъ около 3 000 тоннъ каждый, но съ тою разницею отъ своего прототипа, что они проектированы немного длиннѣе и шире, и у нихъ не будетъ устроено въ самомъ таранѣ минной выпускной трубы. Кромѣ того, при предполагаемой скорости хода $17^{1}/_{2}$ узловъ и надлежащемъ запасѣ топлива на 1 600 миль полнаго хода и на 6 500 миль —при 10 узлахъ, они будутъ еще имѣть по нѣсколько малокалиберныхъ пушекъ и должны въ большей степени, чѣмъ *Polyphemus*, обладать мореходными качествами.

«Такимъ образомъ, во главѣ нашей минной флотиліи будутъ находиться *три броненосныхъ минныхъ тарана*, съ главнымъ служебнымъ назначеніемъ, при военныхъ обстоятельствахъ, сопровождать и содѣйствовать боевымъ эскадрамъ въ открытомъ морѣ. Почти съ этою же цѣлью, а также для скорѣйшаго увеличенія численнаго состава минной флотиліи, ад-

Digitized by Google

миралтейство создало, по типу *Scout* (въ буквальномъ переводѣ—*развѣдчикъ*), новый классъ *«минныхъ крейсеровъ.»* Въ настоящее время уже строится два такихъ судна, съ водоизмѣщеніемъ около 1 400 тоннъ, съ сильнымъ миннымъ вооруженіемъ и съ достаточною артиллеріею изъ малокалиберныхъ орудій. Обладая скоростью хода 16 узловъ и хорошимъ запасомъ топлива, суда эти, съ ихъ миннымъ и артиллерійскимъ вооруженіемъ, могутъ исполнять обыкновенную крейсерскую службу въ мирное время, а во время войны—быть быстроходными развѣдчиками и вспомогательными миноносцами при эскадрахъ. Кромѣ того, для выполненія разнородныхъ требованій морской службы, государство обязано содержать въ колоніяхъ и на станціяхъ весьма значительное число разнаго ранга судовъ, большая часть которыхъ принадлежитъ къ устарѣвшимъ типамъ, приходя все болѣе и болѣе въ полную ветхость. Нисколько не отрицая весьма существенную, приносимую ими пользу службѣ, адмиралтейство тѣмъ не менѣе всегда признавало своею обязанностью своевременно замѣщать прежнія суда новыми типами, и вотъ въ этомъ отношеніи мы должны пользоваться въ мирное время службою новыхъ неброненосныхъ крейсеровъ, а также вновь создаваемыми *Scout*'ами. Въ случаѣ же войны, какъ тѣ, такъ и другіе крейсеры, немедленно отправятся согласно своему спеціальному служебному назначенію: первые—въ крейсерство для защиты морской торговли, а вторые—на присоединеніе къ своимъ эскадрамъ для развѣдочныхъ и минныхъ дѣйствій.

«Объяснивъ въ главныхъ чертахъ—какая дѣятельность предназначается новымъ *«миннымъ крейсерамъ»*, мы можемъ присовокупить, что, кромѣ строющихся *Scout'овъ*, предполагается заложить еще *десять*. Эти послѣдніе будутъ нѣсколько отличаться отъ своихъ предшественниковъ, съ одной стороны—большимъ развитіемъ артиллерійскаго вооруженія, а съ другой—незначительнымъ сокращеніемъ миннаго вооруженія. Артиллерія на каждомъ будетъ состоять изъ шести 4-хъ тонныхъ орудій новой системы, не считая скорострѣльныхъ пушекъ. При наибольшей скорости хода 16 узловъ и полномъ запасѣ топлива, крейсеръ сдѣлаетъ переходъ въ 1 650 миль, а при

Digitized by Google

10-ти узлахъ—7 000 миль. Рангоутъ предполагается поставить легкій — только для вспомогательной парусности. Стоимость корпуса и машины каждаго крейсера немного больше 60 000 ф. ст., что слѣдуетъ признать экономичнымъ расходомъ, по сравненію съ ожидаемою отъ нихъ пользою для службы.

«Слѣдующій затѣмъ разрядъ судовъ для «минной флотиліи» будетъ состоять изъ *миноносокъ двухъ классовъ*. Главное различіе между ними въ томъ, что второклассныя миноноски будутъ «подъемными» на боевыхъ линейныхъ судахъ, т. е. онѣ будутъ подниматься на большое судно во время плаванія и спускаться на воду при благопріятныхъ условіяхъ погоды, для дѣйствій въ случаѣ войны, или для практическихъ занятій въ обыкновенное время. Роль же первоклассныхъ миноносокъ можно назвать промежуточною—между второклассными миноносками и морскими *Scout'ами*. Насколько послѣдніе могутъ быть самостоятельными при эскадрахъ въ открытомъ морѣ, на столько первоклассным миноноскамъ должна быть обезпечена дѣятельность въ дѣлѣ прибрежной защиты портовъ, гаваней, устьевъ рѣкъ и проч.; пребываніе же такихъ миноносокъ при эскадрахъ или отрядахъ будетъ только временное, по близости къ берегамъ, или опираясь на свой портъ. Предназначенныя преимущественно для дѣйствій оборонительныхъ, какъ подтверждаетъ опытъ другихъ государствъ, онѣ должны имѣть водоизмѣщеніе около 120 тоннъ каждая, чтобы могли совершать болѣе или менѣе отдаленные переходы между портами, держась недалеко отъ береговъ. Хотя въ настоящее время имѣется большая надобность въ такихъ миноноскахъ, но, вслѣдствіе быстрыхъ перемѣнъ и усовершенствованій въ ихъ постройкѣ, непозволяющихъ пока остановиться на какомъ либо выработанномъ типѣ, адмиралтейство намѣрено ограничиться теперь постройкою 30-ти первоклассныхъ миноносокъ, съ осуществленіемъ на нихъ позднѣйшихъ техническихъ усовершенствованій по всѣмъ частямъ.

«Основываясь на вышеизложенныхъ соображеніяхъ, мы увидимъ, что кораблестроительную программу адмиралтейства можно вкратцѣ выразить слѣдующими итогами:

4 первоклассныхъ линейныхъ броненосца.

Digitized by Google

5 поясныхъ бронированныхъ крейсеровъ, по 5 000 тоннъ каждый.

2 броненосныхъ минныхъ тарана, по 3 000 тоннъ.

10 минныхъ крейсеровъ, по типу *Scout*, отъ 1 400 до 1 500 тоннъ.

30 первоклассныхъ миноносокъ.

«Изъ этого числа судовъ, предполагается большую часть построить на частныхъ верфяхъ: *два* броненосца, *три* поясныхъ крейсера, *девять* минныхъ крейсеровъ, *два* минныхъ тарана и всѣ *тридцать* миноносокъ. Столь значительное предпочтеніе въ пользу частной постройки военныхъ судовъ, сдѣлано нами по двумъ главнымъ причинамъ: *во первыхъ*—чтобы поддержать судостроительную дѣятельность извѣстныхъ частныхъ фирмъ при нынѣшнемъ всеобщемъ торговомъ застоѣ и чтобы правительство всегда могло воспользоваться ихъ техническою опытностью, на случай усиленнаго или экстреннаго военнаго судостроенія, и *во вторыхъ*—чтобы избѣжать временнаго увеличенія численнаго состава административныхъ лицъ и рабочей силы, которая и безъ того возрасла въ послѣдніе четыре года съ 16 до 18 000 человѣкъ на казенныхъ верфяхъ и портовыхъ мастерскихъ. Но, кромѣ ускоренія уже производящихся нынѣ работъ на казенныхъ верфяхъ, адмиралтейство предполагаетъ въ будущемъ году увеличить тамъ же общее броненосное судостроеніе до 12 000 тоннъ, что, вмѣстѣ съ предполагаемымъ небронеснымъ судостроеніемъ на 5 500 тоннъ, *составитъ общій итогъ для казенныхъ построекъ 17 500 тоннъ*. Частными же средствами предполагается построить броненосныхъ судовъ 3 040 тоннъ, небронеснымъ—8 920 тоннъ, миноносокъ—350 тоннъ, *или всего 12 310 тоннъ на частныхъ верфяхъ*. Такимъ образомъ, общая кораблестроительная программа адмиралтейства только на одинъ 1885—1886 финансовый годъ составитъ 29 810 тоннъ, или на 9 130 тоннъ болѣе, чѣмъ въ прошломъ году. Къ этимъ постройкамъ будетъ приступлено тотчасъ по изготовленіи и утвержденіи чертежей· при чемъ адмиралтейство расчитываетъ окончить постройку броненосныхъ судовъ въ четыре года, поясныхъ крейсеровъ—въ три года и остальныхъ судовъ — менѣе двухъ лѣтъ. Если потре-

Digitized by Google

буется по политическимъ обстоятельствамъ, то постройки эти могутъ быть ускорены.

«Для осуществленія же всей вышеизложенной кораблестроительной программы потребуется не менѣе *пяти лѣтъ*, при чемъ, сверхъ обыкновенныхъ или очередныхъ, ежегодныхъ ассигнованій по морскимъ смѣтамъ, необходимо назначить экстренный или сверхсмѣтный кредитъ: на кораблестроеніе 3 100 000 и на морскую артиллерію 1 600 000 ф. ст.».

Въ заключеніе этой статьи слѣдуетъ упомянуть, что если въ кораблестроительномъ проектѣ г. Рида выразилось общественное мнѣніе Англіи по вопросу о современныхъ нуждахъ англійскаго флота, то на кораблестроительную программу адмиралтейства нужно смотрѣть какъ на отвѣтственное и болѣе спеціальное рѣшеніе того же вопроса министерствомъ сэра Гладстона. Отъ новаго министерства маркиза Салисбюри, избравшаго въ іюнѣ 1885 года на должность морскаго министра лорда Гамильтона, будетъ зависѣть осуществить обѣ эти программы въ томъ или другомъ смыслѣ, смотря по личному взгляду на этотъ вопросъ, о чемъ, въ виду напряженнаго общественнаго настроенія, вѣроятно будетъ заявлено англійскимъ адмиралтействомъ при обсужденіи въ парламентѣ морскихъ смѣтъ на будущій финансовый годъ.

Пав. Мордовинъ.

Digitized by Google

ТАБЛИЦЫ

АНГЛІЙСКИХЪ БРОНЕНОСНЫХЪ СУДОВЪ.

Примѣчанія:

1) Въ этихъ таблицахъ, составленныхъ по разнымъ источникамъ, суда расположены въ алфавитномъ порядкѣ и заключаются свѣдѣнія для всѣхъ броненосцевъ, числящихся по офиціальному судовому списку англійскаго флота къ 1 Января 1885 года.

2) Объяснительный текстъ по разнымъ спеціальнымъ отдѣламъ для этихъ броненосцевъ, съ ихъ рисунками, заключаются въ книгахъ:

«*Англійскій броненосный флотъ*», изданіе 1878 года.

«*Новѣйшіе англійскіе броненосцы*», изданіе 1884 года.

«*Морской Сборникъ*», за 1884—85 годы.

Digitized by Google

№ № по порядку.	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	Кораблестрои											
			Годъ спуска на воду.	Изъ какого матер. постр.	Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса съ бронёй и подкладкой.	Снабженіе вмѣстѣ съ углемъ.	Углубленіе. Носомъ.	Углубленіе. Кормою.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.	Глубина интрюма до ниж-
					тоннъ	кв. ф	кв. ф.	тон.	тон.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф.
1	Баш.	*Abyssinia*. . .	1870	ж	2900	557	—	2200	700	14—6	14—6	225	42	12—
2	Бат.	*Achilles*. . . .	1863	ж	9820	1308	17956	6670	3150	27—3	27—3	380	58-3½	21-1
3	Баш.	*Agamemnon*. .	1879	ж	8510*	1409	14390	5820*	2690*	23—*	24—*	280	66	22
4	Бат.	*Agincourt*. . .	1865	ж	10690	1351	18490	7560	3340	27—3	27—9	400	59-5	21-1
5	Баш.	*Ajax*	1880	ж	8510*	1409	14390	5820*	2690*	23—*	24—*	280	66	22
6	Бат.	*Alexandra*. . .	1875	ж	9490	1413	16126	6160	3330	26—	26—6	325	63-8	18-7
7	Барб.	*Anson*.	—	с	10000*	—	—	6600*	3430*	26—3*	27—3*	330	68-6	—
8	Бат.	*Audacious*. . .	1869	ж	6010	1067	12149	4300	2080	22-11	23—8	280	54	24-1
9	Бат.	*Belleisle*. . . .	1876	ж	4870	860	10910	3270	1570	20—7	21—1	245	52	18-6
10	Бат.	*Bellerophon* . .	1865	ж	7550	1219	13822	4950	2600	22-10	26—7	300	56-1	17-3
11	Барб.	*Benbow*. . . .	—	с	10000*	—	—	6600*	3430*	26—3*	27—3*	330	68-6	—
12	Бат.	*Black Prince*.	1861	ж	9210	1250	17880	6150	3020	26—4	26-10	380-2	58-4	22
13	Барб.	*Camperdown* .	—	с	10000*	—	—	6600*	3430*	26—3*	27-30	330	68-6	—
14	Баш.	*Cerberus*. . . .	1868	ж	3340	578	8753	2640	700	15—3	15—3	225	45	16-6
15	Барб.	*Collingwood*. .	1882	с	9150*	—	—	6000*	3150*	25—3*	26—3*	325	68	—
16	Баш.	*Colossus*. . . .	1882	с	9150*	—	—	6150*	3000*	25—3*	26—3*	325	68	—
17	Баш.	*Conqueror*. . .	1881	с	6200*	—	—	4200*	1950*	22—	24—	270	58	—
18	Баш.	*Cyclops*. . . .	1871	ж	3480	666	8590	2730	750	16—4	16—4	225	45	16-6

* Предполагаемое—по чертежамъ.

Digitized by Google

т е л ь н ы е э л е м е н т ы.

Броня.								Толщина подкладки и матеріала.	Башни.		
По борту.	На башняхъ.	На палубѣ.	Командирская рубка.	Рулевая рубка.	Брустверъ.	Вѣсъ брони съ палубной.	Углубленіе ниже G. W. L.		Число башенъ.	Система устройства.	Внутренній діаметръ.
дюйм.	дюйм.	дюйм.	дюйм.	дюйм.	дюйм.	тоннъ	ф. д.	дюйм.			футы.
7 и 6	10 и 8	$1^1/_2$ и 1	—	—	8 и 7	—	4—0	т. 11—9	2	Кольза	$21^1/_2$
$4^1/_2$	—	—	—	—	$4^1/_2$	1259	5—6	т. 18—10	—	—	—
8 и 15	16 и 14	3	12	—	$16^1/_2$ и $13^1/_2$	2223*	6—0	т. 18—9	2	—	—
$5^1/_2$	—	—	—	—	$5^1/_2$	1776	5—9	т. 10	—	—	—
8 и 15	16 и 14	3	12	—	$16^1/_2$ и $13^1/_2$	2223*	6—0	18—9	2	—	—
2-10-8-6	—	$1^1/_2$ и 1	—	—	8—7—6—5	2060	5—6	т. 12 и 10	—	—	—
18	14 и 12	3 и $2^1/_2$	12-и 9	—	16	2940*	5—0	т. 15—12	—	—	—
8 и 6	—	—	—	—	5 и 4	924	5—0	т. 10—8	—	—	—
2 до 6	—	3 до 1	9	—	9 до 5	—	5—6	т. 16—9	—	—	—
8	—	—	—	8 и 6	5	1093*	6—0	т. 10 и 8	—	—	—
18	14 и 12	3 и $2^1/_2$	12-и 9	—	16	2900	5—0	т. 15—12	—	—	—
$4^1/_2$	—	—	—	—	$4^1/_2$	975	5—0	т. 18—10	—	—	—
18	14 и 12	3 и $2^1/_2$	12-и 9	—	16	2940*	5—0	15—12	—	—	—
8 и 6	10 и 9	$1^1/_2$ и 1	—	—	9 и 8	—	4—0	т. 11—9	2	Кольза	$22^1/_2$
18	$11^1/_2$ и 10	$2^1/_2$	12-и 9	—	16	2480*	5—0	17—10 т.	—	—	—
8 и 14	16 и 14	3 и $2^1/_2$	14	—	16 и 13	2364*	6—0	т. 22—10	—	—	—
2-$8^1/_2$	12	$2^1/_2$ и $1^3/_4$	12-и 6	—	$11^1/_2$ до $10^1/_2$	1720*	5—6	$13^1/_2$—9	—	—	—
8 и 6	10 и 9	$1^1/_2$	—	9 и 8	9 и 8	1130	4—3	11—9 т.	2	Кольза	$22^1/_2$

*

Digitized by Google

№ № по порядку.	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	Кораблестроение											
			Годъ спуска на воду.	Изъ какого матер. постр.	Водоизмѣщеніе.	Площадь миделя шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса съ броней и подкладкой.	Снабженіе вмѣстѣ съ углемъ.	Углубленіе. Носомъ.	Углубленіе. Кормою.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.	Глубина интрюма до нижней палубы
					тоннъ	кв. ф	кв. ф.	тон.	тон.	ф. д.	ф. д.	ф. д.		
19	Бат.	*Defence.* . . .	1861	ж	6270	1094	12556	4500	1800	25—5	26—7	280	54-2	19
20	Баш.	*Devastation* . .	1872	ж	9330	1487	15876	6050	3230	26	27—6	285	62—4	18
21	Баш.	*Dreadnought.* .	1875	ж	10820	1510	—	7220*	3600*	26—3	26—9	320	63—10	19—
22	Баш.	*Edinburgh.* . .	1882	с	9150*	—	—	6150*	3000*	25—3	26—3	325	68	—
23	Баш.	*Glatton*	1871	ж	4910	910	9883	3680	1200	18—5	19—5	245	54	19—
24	Баш.	*Gorgon*	1871	ж	3480	666	8590	2750	730	16—4	16—4	225	45	16—
25	Баш.	*Hecate.*	1871	ж	3480	666	8590	2730	750	16—4	16—4	225	45	16—
26	Бат.	*Hector.*	1862	ж	6710	1183	11929	4530	2130	25—1	26	280-2	56—5	19
27	Бат.	*Hercules.* . . .	1868	ж	8680	1315	15172	5700	3130	23-11	26—6	325	59½	21—
28	Бат.	*Hero.*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Баш.	*Hotspur.* . . .	1870	ж	4010	914	9464	3010*	1350*	20—4*	21-10*	235	50	20—
30	Барб.	*Howe*	1882	с	9600*	—	—	6100*	3500*	26—3*	27—3*	325	68	—
31	Баш.	*Hydra.*	1871	ж	3480	666	8590	2800	680	16—4	16—4	225	45	16—
32	Барб.	*Impérieuse.* . .	—	с	7390*	—	—	4900*	2480*	24—5*	25—5*	315	62	—
33	Баш.	*Inflexible* . . .	1876	ж	11880	1658	18966	7720	4160	24—3	26—4	320	75	23-3
34	Бат.	*Invincible.* . .	1869	ж	6010	1067	12149	3980	2100	21-11	23—2	280	54	24—
35	Бат.	*Iron Duke.* . .	1870	ж	6010	1067	12149	3920	2170	21-11	23—3	280	54	24—

Digitized by Google

т е л ь н ы е э л е м е н т ы.

Броня.								Толщина подкладки и матеріаловъ.	Башни.		
По борту.	На башняхъ.	На палубѣ.	Командирская рубка.	Рулевая рубка.	Брустверъ.	Вѣсъ брони съ палубной.	Углубленіе нижней G. W. L.		Число башенъ.	Система устройства.	Внутренній діаметръ.
дюйм.	дюйм.	дюйм.	дюйм.	дюйм.	дюйм.	тоннъ	ф. д.	дюйм.			футы.
4½	—	—	—	—	4½	607	4—0	т. 18	—	—	—
2 и 10	14 и 12	3—2	—	9 и 6	12 и 10	2540	5—0	18—16	2	Кольза	24—6
4 и 12 и 11	14	3 и 2½-2	14-8-6	—	13	3257	5—7	т. 18—15	2	Кольза	27—4
8 и 14	16 и 14	3 и 2½	14	—	16 и 13	2364*	6—0	22—10	—	—	—
2 и 10	14 и 12	3 и 1½	9—6	—	12	1743	4—0	20—15	1	Кольза	24
8 и 6	10 и 9	1½	—	9 и 8	9 и 8	1130	4—3	11—9	2	Кольза	21½
8 и 6	10 и 9	1½	—	9 и 8	9 и 8	1130	4—3	11—9	2	Кольза	21½
4½	—	—	—	—	4½	912	5—6	18—10	—	—	—
9 и 6	—	—	—	—	6 и 5	1339	6—0	12—10	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 и 8	10 и 8½	2—1	10—6	—	8	1260*	5—0	т. 15—10	1	Неподв	—
8	11½ и 10	3 и 2½	—	12 и 9	16	2540*	5—0	17—10	—	—	—
8 и 6	10 и 9	1½	—	9 и 8	9 и 8	1130	4—3	т. 11—9	2	Кольза	21½
0	8	4 и 2	10	—	9	1445*	4—9	т. 10	—	—	—
4—20 и 16	17 и 16	3	—	—	22-20-18-14	3275	6—0	т. 25—16	2	Вращ.	28
8 и 6	—	—	—	—	5 и 4	924	5—0	т. 10—8	—	—	—
8 и 6	—	—	—	—	5 и 4	924	5—0	т. 10—8	—	—	—

Digitized by Google

№ № по порядку.	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДНА.	Кораблестроение											
			Годъ спуска на воду.	Изъ какого матер. постр.	Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса съ броней и подкладкой.	Снабженіе вмѣстѣ съ углемъ.	Углубленіе. Носомъ.	Углубленіе. Кормою.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.	Глубина интрюма до нижней палубы.
					тоннъ	кв. ф	кв. ф.	тон.	тон.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.
36	Бат.	*Lord Warden.*	1865	D	7840	1280	14140	5180	2760	23-11	27-11	280	59—$^1/_2$	20-9^1/
37	Баш.	*Magdala.* . . .	1870	ж	3340	578	8533	2640	700	15—3	15—3	225	45	16—6
38	Бат.	*Minotaur* . . .	1863	ж	10690	1322	18502	7170	3130	26—3	27—3	400	59-4^3/$_4$	21—1
39	Баш.	*Monarch* . . .	1868	ж	8320	1240	15796	5770	2840	23—3	26—7	330	57—6	21—1
40	Бат.	*Nelson.*	1876	ж	7630	1163	14003	4860	2800	23—7	26—6	280	60	18
41	Баш.	*Neptune.* . . .	1874	с	9310	1450	15399	6330	3030	24—9	26—1	300	63	16—6
42	Бат.	*Northampton* .	1876	ж	7630	1163	14003	4860	2920	23-10	25—9	280	60	18
43	Бат.	*Northumberland*	1866	ж	10780	1351	18490	7340	3340	27—1	27—6	400	59—5	21—1
44	Бат.	*Orion.*	1879	ж	4870	860	10910	3280	1630	20-10	21—4	245	52	18—6
45	Бат.	*Penelope* . . .	1867	ж	4470	770	10316	2820	1650	15-11	17—6	260	50	20—6
46	—	*Polyphemus.* .	1881	с	2640	629	6103	1690	—	19—6	20—6	240	40	18—9
47	Баш.	*Prince Albert.*	1864	ж	3880	785	—	2980	900	18—8	20—4	240	48—1	25—3
48	Бат.	*Repulse*	1868	D	6190	913	12016	4310	1900	25—2	26—1	252-1	59-1^1/$_2$	17-6^1/$_2$
49	Бат.	*Resistance.* . .	1861	ж	6270	1088	12760	4490	1750	24—6	26-10	280	54—1	19
50	Барб.	*Rodney*	1885	с	9600*	—	—	6100*	3500*	26—3*	27—3*	325	68	—
51	Баш.	*Rupert.*	1872	ж	5440	1027	10774	3750	1690	22—0	23—7	250	53	19—10

Digitized by Google

т е л ь н ы е э л е м е н т ы.

Броня.								Толщина подкладки и матеріала.	Башни.		
По борту.	На башняхъ.	На палубѣ.	Командирская рубка.	Рулевая рубка.	Брустверъ.	Вѣсъ брони съ палубной.	Углубленіе ниже G. W. L.		Число башенъ.	Система устройства.	Внутренній діаметръ.
дюйм.	дюйм.	дюйм.	дюйм.	дюйм.	дюйм.	тоннъ	ф. д.	дюйм.			футы.
5½ и 4½	—	—	4½	—	—	1379	6—0	31½	—	—	—
8 и 6	10 и 9	1½ и 1	—	—	9 и 8	—	4—0	т. 11—9	2	Кольза	21½
5½	—	—	—	—	5½	1776	5—9	т. 10	—	—	—
7 и 6	10 и 8	—	—	—	5 и 4½	1364	5—0	т. 12—10	2	Кольза	22
9 и 6	3 и 2	—	9	—	9—6	1562	5—0	т. 13—10	—	—	—
2—9	13 и 11	3 и 2	8 и 6	—	8 и 6	2118	5—6	т. 15—10	2	Кольза	26
9 и 6	—	3 и 2	9	—	9—6	1562	5—0	10	—	—	—
5½	—	—	—	5½	5½ и 4½	1549	5—9	29½	—	—	—
2—7	—	3—1	9	—	9—5	—	5—6	т. 16—9	—	—	—
6—5	—	—	—	—	4½	688	4—0	11—10	—	—	—
3	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—
4½	10 и 5½	¾	—	—	—	764	4—0	т. 18—7	4	Кольза	22
6	—	¾	—	—	—	1043	6—0	31	—	—	—
4½	—	—	—	—	4½	607	4—0	т. 18	—	—	—
18	11½ и 10	3 и 2½	12 и 9	—	16	2540*	5—0	т. 17—10	—	—	—
1 и 9	14 и 12	3—2	12	—	12	1505	5—0	14—10	1	Вращ	22—6

Digitized by Google

№ № по порядку.	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДНА.	Кораблестроение											
			Годъ спуска на воду.	Изъ какого матер. постр.	Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса съ броней и подкладкой.	Снабженіе вмѣстѣ съ углемъ.	Углубленіе. Носомъ.	Углубленіе. Кормою.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.	Глубина интрюма до нижней палубы.
					тоннъ	кв. ф	кв. ф.	тон.	тон.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.
52	Баш.	*Scorpion*. . . .	1863	ж	2750	604	2700	1820	980	15—6	16-11	224-6	42-4½	20
53	Бат.	*Shannon*. . . .	1875	ж	5390	1006	—	3500	1940	21—0	23—6	260	54	21-7½
54	Бат.	*Sultan*.	1870	ж	9290	1400	14138	6420	3120	25—6	27-11	325	59—½	21—1
55	Бат.	*Superb*.	1875	ж	9170	1210	15994	5830	3340	24—4	26—5	332-3	59	19
56	Бат.	*Swiftsure*. . .	1870	ж	6910	1156	12554	4570	2140	24—5	26—1	280	55	25—10
57	Барб.	*Téméraire*. . .	1876	ж	8540	1440	14872	5730	2810	26—8	27—2	285	62	18—10
58	Баш.	*Thunderer*. . .	1872	ж	9330	1454	15782	6070	3310	26—4	27—0	285	62—3	18½
59	Бат.	*Triumph* . . .	1870	ж	6640	1156	12554	4680	2150	24—8	26—7	280	55	25—10
60	Бат.	*Valiant*. . . .	1863	ж	6710	1180	11865	4630	2040	24—4	26—8	280-2	56—4	1 9
61	Бат.	*Viper*.	1865	ж	1230	337	—	840	380	10—8	11—8	160	32	13—6
62	Бат.	*Vixen*.	1865	ж	1230	331	—	850	340	9—11	11-10	160	32—5	13—6
63	Бат.	*Warrior*. . , .	1860	ж	9210	1219	17894	6130	3130	26—9	26—9	380-2	58—4	22
64	Барб.	*Warspite* . . .	1881	с	7390*	—	—	4900*	2480*	24—5*	25—5*	315	62	—
65	Бат.	*Waterwitch* . .	1866	ж	1280	596	—	860	420	11—7	11-11	162	32—1	13—3
66	Баш.	*Wivern*. . . .	1863	ж	2750	604	2700	1870	860	14—9	17—0	224-6	42—4	20

Digitized by Google

т е л ь н ы е э л е м е н т ы.											
Броня.									Башни.		
По борту.	На башняхъ.	На палубѣ.	Командирская рубка.	Рулевая рубка.	Брустверъ.	Вѣсъ брони съ палубной.	Углубленіе ниже *G. W. L.*	Толщина подкладки и матеріалъ.	Число башенъ.	Система устройства.	Внутренній діаметръ.
дюйм.	дюйм.	дюйм.	дюйм.	дюйм.	дюйм.	тоннъ	ф. д.	дюйм.			футы.
4½	5	—	—	—	—	415	3—3	10—8	2	Кольза	19
9—6	—	3—1	9 и 4	—	9 и 8	1060	5—0	12—10	—	—	—
9—6	—	—	—	—	6—4½	1481	6—0	т. 12—10	—	—	—
2—7	1½	—	8	—	10—5	—	5—8	т. 12—8	—	—	—
8 и 6	—	—	—	—	6—4	975	5—0	т. 10—8	—	—	—
1—8	10 и 8	1½ и 1	—	—	8 и 5	1900	5—0	т. 12—10	2	Неподв	21½3
2 и 10	14 и 12	3—2	—	9 и 6	12 и 10	2660	5—0	т. 18—16	2	Кольза	24—6
8 и 6	—	—	—	—	6—4	975	5—0	т. 10—8	—	—	—
4½	—	—	—	—	4½	912	5—6	т. 18—10	—	—	—
4½	—	—	—	—	4½	180	3—0	т. 10	—	—	—
4½	—	—	—	—	4½	180	3—0	т. 10	—	—	—
4½	—	—	—	—	4½	975	5—0	т. 18—10	—	—	—
10	8	4 и 2	—	10	9	1445*	4—9	т. 10	—	—	—
4½	—	—	—	—	4½	180	3—0	т. 10	—	—	—
4½	5	—	—	—	—	415	3—3	т. 10—8	2	Кольза	19

Digitized by Google

№№ по порядку.	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	Рангоутъ и парусность. Число мачтъ и матеріалъ.	Площадь парусовъ.	Отстояніе метацентра и центра величины отъ G. W. L.	Руль и поворотливость. Площадь руля.	Время полной циркуляціи при полномъ ходѣ.	Діаметръ циркуляціи.	МИНЫ.
				кв. ф.	футъ.	кв. ф	м. с.	фут.	
1	—	*Abyssinia*	—	—	5,58 / 6,18	73,7	4—58	—	—
2	—	*Achilles*	3	33000	2,13 / 10,7	166,3	7—15	1860	—
3	—	*Agamemnon*	—	—	—	145	—	—	2 борт. трубы.
4	—	*Agincourt*	5	—	3,42 / 10,2	176,5	—	—	2 стан.
5	—	*Ajax*.	—	—	—	145	—	—	2 борт. тр.
6	—	*Alexandra* . . . . ,	3	25300	2,9 / 11,3	240	4—39	1599	4 стан.
7	—	*Anson*	—	—	—	—	—	—	2 стан.
8	—	*Audacious*	3	—	— / 8,8	160,5	—	—	4 стан.
9	—	*Belleisle*	2	5630	—	—	3—30	1260	2 стан.
10	—	*Bellerophon*	3	23800	1,83 / 9,96	248,5	4—50	1676	-
11	—	*Benbow*	—	—	—	—	—	—	4 стан.
12	—	*Black Prince* . . .	3	31000	2,16 / 10,56	182.3	—	—	—
13 и—ис	— куств.	*Camperdown*. . . . тяга.	—	—	—	—	—	—	4 стан.

Digitized by Google

МАШИННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ.

Индикаторная сила машины.	Наибольшая и наивыгоднѣйшая скорости машины.	Уголь. Обыкновенный запасъ.	Уголь. Полная вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Уголь. Число дней хода. Съ наибол. скоростью. При обыкновенномъ запасѣ.	Съ наибол. скоростью. Съполными ямами.	Со скорост. 10 узловъ. При обыкновенномъ запасѣ.	Со скорост. 10 узловъ. Съполными ямами.	Съ наивыг. скоростью. При обыкновенномъ запасѣ.	Съ наивыг. скоростью. Съполными ямами.	Кто строилъ машину.	Котлы. Число котловъ.	Котлы. Число топокъ.	Котлы. Нагрѣвательная поверхность.	Котлы. Площадь колосниковой рѣшетки.	Котлы. Наибольшее давленіе пара.
	узлы.	тон.	тоннъ.										кв. ф.	кв. ф.	фун.
950	9,59	92	—	—	—	—	—	—	—	Dudgeon.	—	—	—	—	30
5720	14,32 / 6,0	700	750	2,6	2,8	9,5	10,2	29,1	31,2	Penn.	—	—	23779	759	25
6360	13*	700	960	—	—	—	—	—	—	Penn.	10	3	—	—	60
6870	14,8* / 4,0	750	750	2,8	2,8	5,4	5,4	33,5	33,5	Maudslay.	10	4	—	—	25
6440	13*	700	960	—	—	—	—	—	—	Penn.	10	3	—	—	60
8610	15 / 7	500	680	2,0	2,8	8,4	11,2	24,7	33,1	Humphrys	12	3	21928	815	60
7500 / 9500и	16и	900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4830	13,2* / 7,3	450	500	2,2	2,5	5,0	5,7	15,9	17,6	Ravenhtll.	6	4	15440	526	32
3200	12,2 / 7,0	450	510	3,9	4,5	6,7	7,6	15,0	17,0	Maudslay.	4	5	11610	466	30
6520	14,17 / 5,1	620	650	2,5	2,6	6,5	6,7	28,1	29,1	Penn.	8	—	21418	660	30
7500 / 9500и	16и	900	—	—	—	—	—	—	—	Maudslay.	10	4	—	—	25
5770	13,6 / 6,0	700	700	2,0	2,0	4,5	4,5	19,5	19,5	Penn.	—	—	—	—	—
7500 / 9500и	16,0и	900	—	—	—	—	—	—	—	Maudslay.	—	—	—	—	—

Digitized by Google

№№ по порядку	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДНА.	Рангоутъ и парусность.			Руль и поворотливость.			МИНЫ.
			Число мачтъ и матеріалъ.	Площадь парусовъ.	Отстояніе метацентра и центра величины отъ G. W. L.	Площадь руля.	Время полной циркуляціи при полномъ ходѣ.	Діаметръ циркуляціи.	
				кв. ф.	фут.	кв. ф.	м. с.	фут.	
14	—	*Cerberus*	—	—	5,28 / 6,48	85,2	—	—	—
15	—	*Collingwood*	—	—	—	—	—	—	4 стан.
16	—	*Colossus*	—	—	—	—	—	—	2 стан.
17	—	*Conqueror*	—	—	—	—	—	—	6 стан.
18	—	*Cyclops*	—	—	3,75 / 6,75	96,2	4—24	771	—
19	—	*Defence*	3	24113	1,75 / 9,93	145,3	7— 6	1986	—
20	—	*Devastation*	1	—	1,38 / 11,18	160,4	—	—	2 борт. тр.
21	—	*Dreadnought*	1	—	—	180	—	—	2 борт. тр.
22	—	*Edinburgh*	—	—	—	—	—	—	2 стан.
23	—	*Glatton*	1	—	/ 8,16	127,5	—	—	2 подв. тр.
24	—	*Gorgon*	—	—	4,0 / 6,5	96,2	—	—	—
25	—	*Hecate*	—	—	4,0 / 6,5	96,2	—	—	—
26	—	*Hector*	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

МАШИННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ.															
		Уголь.									Котлы.				
				Число дней хода.											
				Съ наибол. скоростью.		Со скорост. 10 узловъ.		Съ наивыг. скоростью.							
Индикаторная сила машины.	Наибольшая и наивыгоднѣйшая скорости машины.	Обыкновенный запасъ.	Полная вмѣстительность угольныхъ ямъ.	При обыкновенномъ запасѣ.	Съ полными ямами.	При обыкновенномъ запасѣ.	Съ полными ямами.	При обыкновенномъ запасѣ.	Съ полными ямами.	Кто строилъ машину.	Число котловъ.	Число топокъ.	Нагрѣвательная поверхность.	Площадь колосниковой рѣшетки.	Наибольшее давленіе пара.
	узлы.	тон.	тоннъ.										кв. ф.	кв. ф.	фун.
1370	9,5	120	—	—	—	—	—	—	—	Maudslay.	—	—	—	—	—
7000*	15*	950	1200	—	—	—	—	—	—	Humphrys	—	—	—	—	—
6000*	14,0*	950	970	—	—	—	—	—	—	Maudslay.	—	—	—	—	—
4660	13*	500	650	—	—	—	—	—	—	Humphrys	—	—	—	—	—
1660	10,7 / 7,0*	150	250	3,8	6,3	4,8	8,0	8,2	13,8*	Elder.	4	2	4544	168	60
2540	11,62 / 6,0	450	450	2,7	2,7	4,5	4,5	20,9	20,9	Penn.	4	4	11411	380	20
6650	13,84 / 5,5	1350	1800	6,3	8,4	15.6	20,8	52,2	69,6	Penn.	8	4	17806	742	30
8210	14	1200	1450	—	—	—	—	—	—	Humphrys	12	3	21902	215	60
6000*	14*	950	970	—	—	—	—	—	—	Humphrys	—	—	—	—	—
2870	12,11 / 5,0	300	540	3,0	5,4	4,6	8,3	18,5*	33,3*	Laird.	4	4	9903	364	31
1670	11,0 / 5,8*	150	270	2,5	4,5	2,8	5,1	7,3*	13,2*	Ravenhill.	4	3	4949	227	34
1750	10,6 / 5,8*	150	270	2,7	4,9	2,8	5,1	7,3*	13,2*	Elder.	4	3	4949	227	34
3260	12,36 / 4,3	450	460	3,2	3,3	5,8	6,0	19,6	20,1	Napier.	6	4	—	—	22

Digitized by Google

№№ по порядку.	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДНА.	Рангоутъ и парусность.			Руль и поворотливость.			МИНЫ.
			Число мачтъ и матеріалъ.	Площадь парусовъ.	Отстояніе метацентра и центра величины отъ G. W. L.	Площадь руля.	Время полной циркуляціи при полномъ ходѣ.	Діаметръ циркуляціи.	
				кв. ф.	фут.	кв. ф.	м. с.	фут.	
27	—	*Hercules*	3	31110	9,68	239,9	4— 0	1686	4 стан.
28	—	*Hero*.	—	—	—	—	—	—	—
29	—	*Hotspur*	2	6566	—	145	3—50	1164	2 борт. тр.
30	—	*Howe*	—	—	—	—	—	—	4 стан.
31	—	*Hydra*	—	—	4,0 6,5	96,2	—	—	—
32	—	*Impérieuse*.	—	—	—	—	—	—	4 стан. и 2 борт. тр.
33	—	*Inflexible*	2	18470	1,7 10,91	216	—	—	2 стан. и 2 борт. тр.
34	—	*Invincible*.	3	21500	8,8	155	4—23	—	4 стан.
35	—	*Iron-Duke*	3	—	8,8	160,5	—	—	4 стан.
36	—	*Lord-Warden* . . .	3	—	2,56 10,3	140	5— 0	1134	—
37	—	*Magdala*	—	—	5,93 8,57	75	—	—	—
38	—	*Minotaur*	5	39077	3,36 10,73	198	7— 9	2820	2 стан.
39	—	*Monarch*.	3	—	—	232	4—44	1800	2 борт. тр.

Digitized by Google

МАШИННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ.															
Индикаторная сила машины.	Наибольшая и наивогодній-шая скорости машины.	Уголь.		Число дней хода.						Кто строилъ машину.	Котлы.				
		Обыкновенный запасъ.	Полная вмѣстительность.	Съ наибол. скоростью.		Со скорост. 10 узловъ.		Съ наивыг. скоростью.			Число котловъ.	Число топокъ.	Натрубчательная поверхность.	Площадь колосниковой рѣшетки.	Наибольшее давленіе пара.
				При обыкновен. запасѣ.	Съ полными ямами.	При обыкновен. запасѣ.	Съ полными ямами.	При обыкновен. запасѣ.	Съ полными ямами.						
	узлы.	тон.	тоннъ.										кв. ф.	кв. ф.	фун.
6750	14,7 / 5,5	600	610	2,0	2,1	7,2	7,3	26,1	26,3	Penn.	8	5	26542	840	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3060	12,65 / 5,0*	300	300	2,1	2,1	3,8 *	3,8 *	16,6 *	16,6 *	Napier.	—	—	—	—	—
7500 / 9500и	16,0и	950	1200	—	—	—	—	—	—	Humphrys	—	—	—	—	—
1470	10,9 / 7,0	150	250	3,6	6,0	4,8	8,0	8,2 *	13,8 *	Elder.	4	2	4544	168	60
8000и	16*	400	1200	—	—	—	—	—	—	Maudslay.	—	—	—	—	—
8010	13,81 / 5,25	1200	1300	5,2	6,5	20,4	22,2	66,6	72 0	Elder.	12	3	—	—	60
4830	13,8 / 5,0	450	500	2,3	2,6	5,8	6,	30,2	33,6	Napier.	6	4	—	—	34
4270	13,4 / 5,25	450	500	2,4	2,7	4,9	5,5	18,1	20,2	Ravenhill.	6	4	—	—	32
6700	13,5 / 5,0	600	630	2,2	2,3	5,5	5,7	21,0	21,7	Maudslay.	9	—	—	—	20
1440	10,4	120	—	—	—	—	—	—	—	Ravenhill.	—	—	—	—	—
6700	14,41 / 3,7	750	750	2,3	2,3	5,0	5,0	41,5	41,5	Penn.	10	4	25728	930	27
7840	14,94 / 5,5	600	630	2,5	2,6	6,0	6,2	22,7	23,7	Humphrys	8	—	24330	830	30

Digitized by Google

№№ по порядку.	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДНА	Рангоутъ и парусность.			Руль и поворотливость.			МИНЫ.
			Число мачтъ и матеріалъ.	Площадь парусовъ.	Отстояніе мегацентра и центра величины отъ G. W. L.	Площадь руля.	Время полной циркуляціи при полномъ ходѣ.	Діаметръ циркуляціи.	
				кв. ф.	фут.	кв. ф.	м. с.	фут.	
40	—	*Nelson*	3	32940	—	198	—	—	2 стан.
41	—	*Neptune*	3	23000	—	—	—	—	2 борт. тр.
42	—	*Northampton*	3	32940	—	198	—	—	4 стан.
43	—	*Northumberland* . .	5	—	1, 23 10, 78	185,1	—	—	4 стан.
44	—	*Orion*	2	—	—	—	—	—	4 стан.
45	—	*Penelope*	—	—	6, 6	160,8	—	—	—
46	—	*Polyphemus*	—	—	—	—	—	—	—
47	—	*Prince Albert* . . .	—	—	—	—	—	—	—
48	—	*Repulse*	3	22224	2, 21 10,35	135,6	—	—	—
49	—	*Resistance*	3	—	1, 62 9, 95	145,3	6—35	1800	—
50	—	*Rodney*	—	—	—	—	—	—	4 стан.
51	—	*Rupert*	2	8600	—	130	—	—	4 стан.
52	—	*Scorpion*	3	—	5, 52 6, 43	92, 9	—	—	—

Digitized by Google

МАШИННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ.															
Индикаторная сила машины	Наибольшая и наивыгоднѣйшая скорости машины.	Уголь.		Число дней хода.						Кто строилъ машину.	Котлы.				
		Обыкновенный запасъ.	Полная вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ наибол. скоростью.		Со скорост. 10 узловъ.		Съ наивыг. скоростью.			Число котловъ.	Число топокъ.	Нагрѣвательная поверхность.	Площадь колосниковой рѣшетки.	Наибольшее давленіе пара.
				При обыкновенномъ запасѣ.	Съ полными ямами.	При обыкновенномъ запасѣ.	Съ полными ямами.	При обыкновенномъ запасѣ.	Съ полными ямами.						
	узлы.	тон.	тоннъ.										кв. ф.	кв. ф.	фун.
6640	14,05 / 7,0	540	1150	2,4	5,1	10,2	21,3	22,6	48,0	Elder.	10	3	—	—	60
8000	14,22	670	670	2,7	2,7	—	—	—	—	Penn.	8	5	—	—	30
6070	13,17 / 5,9	540	1150	2,3	4,5	7,5	16,0	23,6	50,3	Penn.	10	3	—	—	60
6560	14,13 / 4,5	750	750	2,6	2,6	4,9	4,9	33,2	33,2	Penn.	10	4	—	—	25
4040	12,8	450	520	—	—	—	—	—	—	Maudslay.	4	5	11610	466	30
4700	12,76 / 5,0	300	470	1,6	2,5	2,2	3,4	13,8	21,8	Maudslay.	—	—	—	—	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2130	11,26 / 5,0*	220	230	2,7	2,8	3,7	3,9	15,9*	16,6*	Humphrys	—	—	—	—	—
3350	12,28 / 5,2	500	500	3,4	3,4	7,1	7,1	22,0	22,0	Penn.	8	—	14365	642	20
2430	11,83 / 5,8	450	450	2,7	2,7	4,6	4,6	24,9	24,9	Penn.	4	—	—	—	20
7500 / 9500и	16,0и	950	1200	—	—	—	—	—	—	Humphrys	—	—	—	—	—
4630	13,59 / 6,0	480	480	2,1	2,1	5,6	5,6	22,1	22,1	Napier.	6	4	11440	495	35
1450	10,51 / 5,0*	300	320	4,4	4,7	4.8*	5,1*	25,0*	26,6*	Laird.	4	4	6750	250	22

Digitized by Google

№№ по порядку	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДНА.	Рангоутъ и парусность. Число мачтъ и матеріалъ.	Площадь парусовъ.	Отстояніе метацентра и центра величины отъ G. W. L.	Руль и поворотливость. Площадь руля.	Время полной циркуляціи при полномъ ходѣ.	Діаметръ циркуляціи.	МИНЫ.
				кв. ф.	фут.	кв. ф.	м. с.	фут.	
53	—	*Shanon*	3	—	—	—	—	—	2 стан.
54	—	*Sultan*.	3	30350	1,38 10,16	239	3—51	—	4 стан.
55	—	*Superb*.	3	—	—	—	4—43	1200	4 стан.
56	—	*Swiftsure*	3	26912	1,95 9,70	120,5	4—49	1575	4 стан.
57	—	*Téméraire*	2	—	—	204,5	—	—	2 стан. 2 нос. тр.
58	—	*Thunderer*	1	—	1,45 11,02	160,4	—	—	2 борт. тр.
59	—	*Triumph*.	3	26912	1,4 9,8	138,6	4—56	1650	4 стан.
60	—	*Valiant*	3	21400	3,28 9,94	146,5	5—40	1692	—
61	—	*Viper*	3	8400	—	46,6	3—07	—	—
62	—	*Vixen*	3	8400	—	46,6	3—07	—	—
63	—	*Warrior*.	3	31000	2,42 10,33	180	7—21	2256	—
64	—	*Warspite*.	—	—	—	—	—	—	4 стан. 2 борт. тр.
65	—	*Waterwitch*	3	8180	2,7 8,9	79,6	4—10	—	—
66	—	*Wivern*	3	—	5,48 6,55	92,9	4—56	—	—

Digitized by Google

МАШИННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ.																
Индикаторная сила машинъ.	Наибольшая и наивыгоднѣйшая скорости машины.	Уголь.		Число дней хода.						Кто строилъ машину.	Котлы.				
		Обыкновенный запасъ.	Полная вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ наибол. скоростью.		Со скорост. 10 узловъ.		Съ наивыг. скоростью.			Число котловъ.	Число топокъ.	Нагрѣвательная поверхность.	Площадь колосниковой рѣшетки.	Наибольшее давленіе паяп.
				При обыкновенномъ запасѣ.	Съ полными ямами.	При обыкновенномъ запасѣ.	Съ полными ямами.	При обыкновенномъ запасѣ.	Съ полными ямами.						
	узлы.	тон.	тоннъ.										кв. ф.	кв. ф.	фун.
3370	12,35 / 2,9	280	580	2,6	5,4	3,2	6,8	44,9	92,0	Laird.	8	2	8500	380	70
7720	14,0 / 5,0	600	810	2,3	4,1	7,2	9,8	24,2	32,9	Penn.	8	5	26542	840	30
6580	13,2 / 5,2	600	970	2,0	3,2	5,0*	8,1*	25,0	40,5	Maudslay.	8	5	22500	900	30
4910	13,75 / 7,0	450	540	2,1	2,5	5,7	6,8	18,0	21,6	Maudslay.	6	4	14500	570	30
7520	14,65 / 6,8	400	620	1,7	2,7	7,3	11,1	18,0	27,4	Humphrys	12	3	20870	790	60
6270	13,4 / 7,3	1350	1600	5,8	6,9	10,6	12,6	33,0	39,2	Humphrys	8	4	—	—	30
5110	13,52 / 6,2	450	550	2,2	2,7	5,7	7,0	16,2	20,0	Maudslay.	6	4	—	—	33
3350	12,52 / 6,0	450	450	3,2	3,2	5,9	5,9	12,5	12;5	Maudslay.	6	4	—	—	—
700	9,59 / 5,6*	100	110	3,0	3,2	—	—	8,4*	9,0*	Maudslay.	—	—	3120	111	22
740	8,89 / 5,6*	100	110	2,8	3,0	—	—	8,4*	9,0*	Maudslay.	—	—	—	—	22
5270	14,08 / 5,5	700	790	2,4	2,75	4,4	5,0	23,5	26,4	Penn.	10	4	19906	780	25
8000и	16и	400	1200	—	—	—	—	—	—	Penn.	—	—	—	—	—
780	8,88 / 5,0*	100	100	3,0	3,0	—	—	14,0*	14,0*	Dudgeon.	2	6	3423	116	29
1450	10,06 / 5,0*	300	300	4,2	4,2	4,3*	4,3*	25,0	25,0*	Laird.	4	4	6750	250	21

Digitized by Google

№№ по порядку.	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДНА.	Машинные элементы.								
			Число дымовыхъ трубъ.	Цилиндръ.			Винтъ.				Вѣсъ машины съ полными котлами.
				Число цилиндровъ.	Діаметръ цилиндровъ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система или родъ винта.	Діаметръ винта.	Шагъ винта и число оборотовъ при полномъ ходѣ 1 м.	
					дюйм.	ф. д.			фут.	ф. д.	тоннъ.
1	—	*Abyssinia*	1	4	34	1—9	2	3 л	9,5	11 6 / 117,6	—
2	—	*Achilles*	2	2	104,2	4	1	4 л неп.	24,5	25,5 / 56,6	1038
3	—	*Agamemnon*	—	—	—	—	2	—	—	—	—
4	—	*Agincourt*	2	2	101	4—6	1	4 л неп.	24,6	23,4 / 61,5	—
5	—	*Ajax*.	—	—	—	—	2	—	—	—	—
6	—	*Alexandra*	2	2	4—90 / 2—70	4	2	4 л / mang.	21	22,3 / 67	1340
7	—	*Anson*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	*Audacious*	1	1	77	3	2	неподв / mang.	14,5	17,8 / 75	714
9	—	*Belleisle*	1	4	65	2—6	2	—	—	/ 100	—
10	—	*Bellerophon*	2	2	104,2	4	1	4 л неп.	23,6	/ 73,8	889
11	—	*Benbow*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	—	*Black Prince* . . .	2	2	104 1/4	4	1	2 л неп.	24,5	28,6 / 56	—
13	—	*Camperdown*. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	—	*Cerberus*.	1	1	43	2—3	2	4 л	12	9 / 100	200
15	—	*Collingwood*	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Элементы судовой артиллеріи.					Стоимость.					
Вѣсъ залпа.	Число и калибръ орудій. Въ башняхъ.	Въ закрытой батареѣ.	На верхней палубѣ.	Высота портовъ надъ W.L.	Одного тонна корпуса.	Корпуса.	Машины.	Мачты, плюпки, такелажъ и проч.	Общая стоимость.	Число команды.
фун.	ч. д.	ч. д.	ч. д. ч. д.	ф. д.	ф. ш. п.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	
—	—	—	—	7—6	—	97049	9500	—	—	100
2205	—	12—9 *R*	2—9, 2—20 ф 2—7, 8—24	9	56 5 9	375429	69117	25026	469572	706
3500	4—12½	—	2—6	14—6	69 2 6	402295	101770	11247	515312	385
2344	—	14—9 12 *t*	3—9, 8—24 ф 2—20 ф	9—6	50 9 9	381700	83777	17526	483003	710
3500	4—12½	—	2—6	—	70 14 6	411622	106735	11413	529770	385
2658	—	8—10	6—20 2—11, 2—10	9 17	64 5 0	395792	120060	22441	538293	674
5300	4—13½	6—6	—	—	—	—	—	—	—	—
1380	6—9	—	4—9; 8—4	7—8 16	45 1 8	193863	52619	9809	256291	490
1268	—	—	4—12; 4—20 ф	13—6	—	257922	4738	4519	267179	235
1651	—	10-9; 3-7	2—7; 2—20 ф	8	51 13 3	255738	86963	13792	356493	547
—	2—17	10—6	—	—	—	472000*	107000*	—	—	—
1824	—	4-8; 18-7	6—7; 6—20 ф	8	46 0 10	283154	74482	20318	377954	705
5300	4—13½	6—6	—	—	—	475000*	104900*	—	—	—
—	—	—	—	8—6	—	99331	18925	—	—	155
3156	4—12	6—6	—	=	—	447000*	87500	—	—	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДНА.	Машинные элементы								
			Число дымовыхъ трубъ.	Цилиндръ.			Винтъ.				Вѣсъ машины съ полными котлами.
				Число цилиндровъ.	Діаметръ цилиндровъ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система или родъ винта.	Діаметръ винта.	Шагъ винта и число оборотовъ при полномъ ходѣ 1 м.	
					дюйм.	ф. д.			фут.	ф. д.	тонн
16	—	*Colossus*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	—	*Conqueror*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	—	*Cyclops*	1	4	31 57	2—3	2	—	8,3	12 127,3	313
19	—	*Defence*	1	2	$70^3/_4$	3—6	1	2 л под.	18	21 68	378
20	—	*Devastation*	2	4	80	3—3	2	4 л Гр.	17,5	19 6 76,9	1064
21	—	*Dreadnought*	2	6	2—66 4—90	4—6	2	Гр.	20	23 6 67	1430
22	—	*Edinburgh*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	—	*Glatton*.	1	4	60	2—3	2	—	13,9	14 82	542
24	—	*Gorgon*.	1	4	45	2	2	—	9	12 109,5	298

Digitized by Google

Элементы судовой артиллеріи.					Стоимость.					
Вѣсъ залпа.	Число и калибръ орудій. Въ башняхъ.	Въ закрытой батареѣ.	На верхней палубѣ.	Высота портовъ надъ W.L.	Одного тонна корпуса.	Корпуса.	Машины.	Мачты, шлюпки, такелажъ и проч.	Общая стоимость.	Число команды.
фун.	ч. д.	ч. д. ч. д.	ч. д.	ф. д.	ф. ш. п.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	
3256	4—12	—	5—6	—	75 8 1	463725	93433	5216	562374	396
1628	2—12	—	4—6	—	62 4 4	286512	69025	6052	361589	250
1640	4—10	—	—	10—6	49 19 6	136426	17601	2755	156782	157
999	—	2-8, 10-7	4—7	7	43 19 5	197879	34357	15836	248072	460
2856	4—12 $35^{t}R$	—	—	12—9	48 0 10	290660	63128	7590	361438	358
3300	4—$12^{1}/_{2}$ $38^{t}R$	—	—	—	68 5 9	493035	116327	10^{377}	619739	369
3256	4—12	—	5—6	—	—	470000*	77000*	—	—	396
1228	2—12	—	—	10—6	51 7 11	189183	30396	3572	223101	185
1640	4—10	—	—	10—6	44 13 10	122904	15663	2687	141254	157

Digitized by Google

№№ по порядку.	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДНА.	Машинные элементы.								
			Число дымовыхъ трубъ.	Цилиндръ.			Винтъ.				Вѣсъ машины съ полными котлами.
				Число цилиндровъ.	Діаметръ цилиндровъ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система или родъ винта.	Діаметръ винта.	Шагъ винта и число оборотовъ при полномъ ходѣ 1 м.	
					дюйм.	ф. д.			фут.	ф. д.	тоннъ
25	—	*Hecate*	1	4	45	2	2	—	9	12 / 109	298
26	—	*Hector*	1	2	82	4	1	Гр. под	20	22 6 / 27 6 / 59	642
27	—	*Hercules*	2	2	118	4—6	1	2 л Гр. / неподв	23,5	24 / 71,5	1226
28	—	*Hero*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	—	*Hotspur*	1	4	64	2—9	2	—	—	—	630
30	—	*Howe*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	—	*Hydra*	1	4	31 / 57	2—3	2	—	8,6	12 / 120	313
32	—	*Impérieuse*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	—	*Inflexible*	2	6	2—70 / 4—90	4	2	—	20	/ 65	1327
34	—	*Invincible*	1	4	72	3	2	—	16,2	17,2 / 77	—
35	—	*Iron-Duke*	1	4	77	3	2	—	16,6	19 / 81	717

Digitized by Google

Элементы судовой артиллеріи.					Стоимость.					
Вѣсъ залпа.	Число и калибръ орудій.			Высота портовъ надъ W.L.	Одного тонна корпуса.	Корпуса.	Машины.	Мачты, шлюпки, такелажъ и проч.	Общая стоимость.	Число команды.
	Въ башняхъ.	Въ закрытой батареѣ.	На верхней палубѣ.							
фун.	ч. д.	ч. д. ч. д.	ч. д. ч. д.	ф. д.	ф. ш. п.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	
1640	4—10	—	—	10—6	45 15 1	124906	15689	2715	143310	156
11116	—	12—7	2—8 4—7	7—6	52 8 3	237438	45764	13930	297132	530
12446	—	8-10 2-9	4—7 6—20ф	12—2	48 16 7	278320	82814	15874	377008	630
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3328	2—12	—	2—6	10—6	33 17 5	135067	36461	4467	175995	224
5300	4—13½	6—6	—	—	—	440000*	103000*	—	—	—
1640	4—10	—	—	10—6	44 9 0	124454	16918	2962	144344	156
1580	4—9,²	6—6	—	—	—	325000*	104500*	—	—	430
6880	4—16 18 ℓ R	—	8—20 ф. В.	12	84 0 10	648811	146457	17217	812485	440
11468	—	6—9	6—20 ф 4—9 4—64 ф	7—8 16—0	47 0 0	187055	523185	9763	249203	482
11468	—	6—9	6—20 ф 4—9 4—64 ф	7—10 16—3	37 6 6	146314	50165	12284	208763	490

Digitized by Google

№№ по порядку.	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДНА.	Машинные элементы									Вѣсъ машины съ полными котлами.
			Число дымовыхъ трубъ.	Цилиндръ.			Винтъ.					
				Число цилиндровъ.	Діаметръ цилиндровъ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система или родъ винта.	Діаметръ винта.	Шагъ винта и число оборотовъ при полномъ ходѣ 1 м.		
					дюйм.	ф. д.			фут.	ф. д.		тоннъ
36	—	*Lord-Warden* . . .	2	3	$92^1/_2$	4—6	1	4 л неп.	22,9	63,3		—
37	—	*Magdala*	1	4	48	1—9	2	—	9	12		265
38	—	*Minotaur*	2	2	$104^1/_4$	4—4	1	4 Гирш	25,3	23—7 26,5	55,7	1047
39	—	*Monarch*.	1	—	120	4—6	1	2 л Гр. н	23,5	26—4	63,6	1097
40	—	*Nelson*.	2	4	60 104	3—6	2	2 л man	18	85		—
41	—	*Neptune*	2	2	118	4—6	1	2 л Гр.	22,5	20—6 25—6	74	1321
42	—	*Northampton*	2	6	54	3—6	2	2 л man	18	85		—
43	—	*Northumberland* . .	2	2	108 9	4—4	1	4 л неп.	24,6	23—4	58,4	—

Digitized by Google

Элементы судовой артиллеріи.					Стоимость.					
Число и калибръ орудій				Высота портовъ надъ W.L.	Одного тонна корпуса.	Корпуса.	Машины.	Мачты, шлюпки, такелажъ и проч.	Общая стоимость.	Число команды.
Вѣсъ залпа.	Въ башняхъ.	Въ закрытой батареѣ.	На верхней палубѣ							
фун.	ч. д.	ч. д. ч. д.	ч. д. ч. д.	ф. д.	ф. ш. п.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	
1940	—	2-7 1-9, 12-8	6—20ф. 1—9 2—8	8—6	47 13 8	247009	68582	13407	328998	605
—	—	—	—	8—6	—	115411	17000	—	—	—
2344	—	14—9	8—24ф. 3—9 2—20ф.	9—6	52 12 6	377325	79505	21530	478360	709
2712	4—12	—	2—9 1—7	16—1	49 10 2	279903	74672	16840	371415	531
1904	—	4-10, 8-9	6—20 ф	15	62 8 2	303310	87545	20453	411308	556
3556	4—12½ 38 ^{t}R	—	2—9 12 ^{t}R 6—20 ф B	8—9 23—9	—	660960	6459	21752	689171	541
1904	—	4-10, 8-9	6—20 ф	15	63 8 6	296936	98968	18630	414434	564
2864	—	4-9, 20-8	8—24ф. 4—9, 2—20ф.	9—6	53 6 8	391481	79871	19328	490680	706

Digitized by Google

№№ по порядку.	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДНА.	Машинные элементы.									
			Число дымовыхъ трубъ.	Цилиндръ.			Винтъ.				Вѣсъ машины съ полными котлами.
				Число цилиндровъ.	Діаметръ цилиндровъ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система или родъ винта.	Діаметръ винта.	Шагъ винта и число оборотовъ при полномъ ходѣ 1 м.	
					дюйм.	ф. д.			фут.	ф. д.	тонны
44	—	*Orion*	1	4	65	2—6	2	—	—	—	—
45	—	*Penelope*.	1	6	$55^1/_4$	2—6	2	—	14	15—6 / 102,9	—
46	—	*Polyphemus*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	—	*Prince Albert* . . .	1	1	72	3	1	4 Гр. / неподв	17	20—10 / 61,2	—
48	—	*Repulse*.	2	2	118	4—6	1	2 л Гр.	23,5	24 / 71,5	1226
49	—	*Resistance*	1	2	$70^3/_4$	3—6	1	2 л под.	18	21 / 68	—
50	—	*Rodney*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	—	*Rupert*.	1	4	72	3	2	4 л Гр.	15,6	17 / 77,6	750
52	—	*Scorpion*.	1	2	56	3	1	3 л	14	$21\text{-}2^1/_2$ / 67	300
53	—	*Shannon*.	1	4	2—44 / 2—85	4	1	Гр. под	$19^1/_2$	18 / 22 / 70	576
54	—	*Sultan*.	2	2	118	4—6	1	Гр	23,7	24—1 / 72	1236

Digitized by Google

Элементы судовой артиллеріи.					Стоимость.					
Число и калибръ орудій.										
Вѣсъ залпа.	Въ башняхъ.	Въ закрытой батареѣ.	На верхней палубѣ.	Высота портовъ надъ *W.L.*	Одного тонна корпуса.	Корпуса.	Машины.	Мачты, шлюпки, такелажъ и проч.	Общая стоимость.	Число команды.
фун.	ч. д.	ч. д.	ч. д. ч. д.	ф. д	ф. ш. п.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	
268	—	—	4-12, 4-20 ф	13—6	72 18 11	239270	52959	4532	296716	249
780	—	8—8	2-40 ф 2-20 ф	9—2	51 15 5	145993	40850	9941	196789	350
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
024	4—9	—	—	9—3	59 18 3	178537	24129	5679	208345	201
140	—	8—8	4—8, 6—20 ф	12—2	—	205944	37394	13944	247282	523
997	—	2—8, 8—7	6—7, 2—12 ф	7	46 7 7	208250	33765	14883	256898	457
300	4—13½	6—6	—	—	—	440000*	102000*	—	—	—
884	2—10	—	2—64 ф	10—10	51 4 9	192139	39394	7664	239197	217
024	4—9	—	—	5	50 11 4	92033	18540	1041	111614	155
494	—	—	6—20ф 2—10, 7— 9	14—2	66 16 7	233902	53367	15458	302727	454
322	—	8—10	4—9, 6—20 ф	11—6 / 19—6	43 17 2	281576	76042	17159	374777	632

Digitized by Google

№№ по порядку.	Типъ судна.	НАЗВАНІЕ СУДНА.	Машинные элементы.								
			Число дымовыхъ трубъ.	Цилиндръ.			Винтъ.				Вѣсъ машины съ полными котлами.
				Число цилиндровъ.	Діаметръ цилиндровъ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система или родъ винта.	Діаметръ винта.	Шагъ винта и число оборотовъ при полномъ ходѣ 1 м.	
					дюйм.	ф. д.			фут.	ф. д.	тонны
55	—	*Superb.*	2	2	116	4	1	4 л	28	67	—
56	—	*Swiftsure.*	1	2	98	4	1	2 л под.	20	24, 6 68, 3	717
57	—	*Téméraire.*	2	4	2—70 2—114	3—10	2	2 л Гр.	20	19—0 24 74	1321
58	—	*Thunderer*	2	4	77	3—6	2	4 л	17,5	18-10½ 78, 3	967
59	—	*Triumph*	1	2	98	4	1	2 л под.	20	24—6 69,5	—
60	—	*Valiant.*	1	2	82	4	1	Гр под	27,17	22—6 27—6 61,17	642
61	—	*Viper.*	1	4	32	1—6	2	2 л под.	9	9 10 110,5	148
62	—	*Vixen.*	1	4	32	1—6	2	2 л под.	9	9 10 108,6	—
63	—	*Warrior.*	2	2	104¼	4	1	2 л под.	24,5	30 54	—
64	—	*Warspite.*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	—	*Waterwitch.*	1	3	38½	3—6	—	—	—	41	—
66	—	*Wivern.*	1	2	56	3	1	1	14	20 66, 4	—

Digitized by Google

Элементы судовой артиллеріи.					Стоимость.					
Число и калибръ орудій.										
Вѣсъ залпа.	Въ башняхъ.	Въ закрытой батареѣ.	На верхней палубѣ.	Высота портовъ надъ W.L.	Одного тонна корпуса.	Корпуса.	Машины.	Мачты, плюшки, такелажъ и проч.	Общая стоимость.	Число команды.
фун.	ч. д.	ч. д. ч. д.	ч. д. ч. д.	ф. д.	ф. ш. п.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	
3340	—	12—10	4--10, 6-20 ф	10—8	—	489265	19488	23093	531446	620
1380	—	6—9	4—9, 8—4	7—10 16—3	45 10 1	207940	49046	10732	267718	473
2524	2—11	6-20ф. 2-11 4-11	—	8—9 23—9	64 3 7	387739	103831	18252	489822	531
3078	2—12½ 38 *lR* 2—12 35 *lR*	—	—	13	50 9 5	306346	53931	8151	368428	356
1468	—	6—9	6—20 ф 4—9; 4—64 ф	7—10 16—3	44 13 7	209109	49213	10239	268561	473
1116	—	12—7	2—8; 4—7	7—6	58 14 9	271964	48324	14566	334854	530
137	—	—	2—7; 2—24ф.	6	51 16 1	43517	7610	2330	53457	83
137	—	—	2—7, 2—24 ф.	6	54 10 2	46333	7860	2357	56550	83
1998	—	4-8; 20-7	8—7	8	46 10 0	282284	74409	20599	377292	750
1580	4—9, 2	6—6	—	—	—	325000*	107600*	—	—	430
137	—	—	2—7:2—24ф.	5	51 9 2	44253	14522	1745	60520	83
1024	4—9	—	—	5	52 9 4	98118	18396	2255	118769	153

Digitized by Google

Digitized by Google

ТАБЛИЦЫ.

АНГЛІЙСКИХЪ НЕБРОНЕНОСНЫХЪ СУДОВЪ.

Примѣчанія:

1) Въ этихъ таблицахъ, подобно предыдущимъ для англійскихъ броненосцевъ, суда расположены въ алфавитномъ порядкѣ и заключаютъ свѣдѣнія для всѣхъ боевыхъ небронеиосныхъ судовъ, числящихся по официальному судовому списку англійскаго флота къ 1 января 1885 года.

2) Объяснительный текстъ по разнымъ спеціальнымъ отдѣламъ для этихъ судовъ, съ ихъ рисунками, заключается въ книгахъ:

«*Англійскій небронеиосный флотъ*,» изданіе 1881 года.

«*Морской Сборникъ*», за 1880—85 годы.

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиній.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ	тоннъ	ф. д.	ф. д.
1	*Acorn*	—	Смѣш.	950	—	—	530	420	167	32
2	*Active*	1869	ж.	3080	668	8479	1570	1550	270	42 0
3	*Aetna*	—	Ст. и ж.	530*	—	—	250	280	128	25
4	*Albacore*	1883	Смѣш.	560	—	—	310	250	135	26
5	*Albatross*	1873	Смѣш.	940	310	3785	510	430	160	31 4
6	*Algerine*	1880	Смѣш.	835	232	3204	450	390	157	29 6
7	*Amethyst*	1873	Дер.	1970	—	—	1030	1010	220	37
8	*Amphion*	—	Ст.	3750	—	—	1680	2050	300	46
9	*Ant*	1873	ж.	254	146	1770	118	136	85	26 1 3/8
10	*Arab*	1874	Смѣш.	720	232	3204	420	340	150	28 6
11	*Arethusa*	1882	Ст.	3750	766	9386	1680	2050	300	46
12	*Ariel*	1873	Смѣш.	438	430	4700	260	190	125	23
13	*Arrow*	1871	ж.	254	140	1770	118	136	85	26 1 3/8
14	*Assistance*	1874	ж.	2500	—	—	1150	959	250	38
15	*Avon*	1867	Смѣш.	584	180	3054	—	—	155	25

Digitized by Google

ТЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.			Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Углубленіе.		Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.					
Носомъ.	Кормою.								
ф. д.	ф. д.	фун.	ч. д.	ч. д.		кв. ф.	м. с.		
11 6	14	300	—	2—6 2—5	3 дер.	—	—	100	—
16 10	21 4	628	—	10—6 2—64 ф.	3 ж.	—	5 42	330	2 Стан.
10 9*	10 9*	—	—	—	1 дер.	—	—	—	—
9 3*	11 6*	150	—	2—5 2—4	3 дер.	—	—	60	—
12 1	14 5	362	—	2—7 2—64 ф.	3 дер.	8640	—	125	—
11 1	13 7	245	—	1—7 2—64 ф.	3 дер.	7500	—	100	—
14 10	18 4	448	—	12—64 ф.	3 ж.	—	—	235	—
17 6	20 6	500	—	4—6 6—6	3 ст.	—	—	257	4 Стан.
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
11 3	13 5	201	—	1—7 1—64 ф.	3 дер.	7500	—	99	—
17 6	20 6	500	—	4—6 6—6	—	—	—	257	4 Стан.
8 6	10 6	168	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	—	—	59	—
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
6 8	17 4	18	—	2—24 ф.	3 ж.	—	—	132	—
7 6	8 0	—	—	1—7 2—20ф. 1—64 ф.	—	7080	—	75	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ	кв. д.	кв. д.	тоннъ	тоннъ	ф. д.	ф. д.
16	*Bacchante*	1876	ж.об.д	4130	740	10314	2100	2030	230	45 6
17	*Badger*	1872	ж.	254	146	1770	118	136	85	26 1 3/8
18	*Banterer*	1880	смѣш.	465	180	2215	270	215	125	23 6
19	*Beacon*	1867	смѣш.	603	180	3054	320	310	155	25
20	*Bittern*	1869	дер.	805	225	3747	355	330	170	29
21	*Blazer*	1872	ж.	254	140	1770	118	136	85	26 1 3/8
22	*Bloodhound*	1871	ж.	254	140	1770	118	136	85	26 1 3/8
23	*Boadicea*	1875	ж.об.д	4140	—	—	2140	2000	280	45
24	*Bonetta*	1871	ж.	254	140	1770	118	136	85	16 1 3/8
25	*Bouncer*	1881	ст.	265	146	1770	135	130	85	26 1 3/8
26	*Boxer*	1867	смѣш.	584	180	3054	—	—	155	25
27	*Briton*	1869	дер.	1860	417	6218	920	960	220	36
28	*Bulldog*	1872	ж.	254	146	1770	118	136	85	26 1 3/8
29	*Bullfrog*	1881	смѣш.	465	180	2215	260	205	125	23 6
30	*Bustard*	1870	ж.	254	140	1770	118	136	85	26 1 3/8

Digitized by Google

ТЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.			Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Углубленіе.		Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.					
Носомъ.	Кормою.								
ф. д.	ф. д.	фун.	ч. д.	ч. д.		кв. ф.	м. с.		
20 7	23 9	1000	12—7 2—64 ф.	2—7	3 ж.	—	—	410	2 стан.
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
9 5	10 6	168	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	59	—
8 7	9 3	201	—	1—7 1—64 ф.	3 дер.	7080	—	75	—
9 2	10 1	197	—	1—7 2—40 ф.	3 дер.	—	—	90	—
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	24	—
20 4	23 8	1000	12—7 2—64 ф.	2—7	3 ж.	19050	—	410	2 стан. 1 нос. тр.
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
6 4	6 7	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
7 6	8 0	—	—	2—20 ф. 1—7 1—64 ф.	—	7080	—	75	—
13 6	17 1	512	—	14—64 ф.	3 ст.	12500	—	221	—
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
8 5	10 5	148	—	2—64 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
6	6 6	410	—	2—20 ф. 1—10	1 дер.	—	—	25	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ	тоннъ	ф. д.	ф. д.
31	*Calliope*.	—	Ст. ж. об.дер.	2770	—	—	1470*	1290*	235	44 6
32	*Calypso*.	1883	Ст. ж. об.дер.	2770	—	—	1470*	1290*	235	44 6
33	*Canada*.	1881	Ст. ж. об.дер.	2380	600	—	1290	1140	225	44 6
34	*Caroline*	1882	Смѣш	1420	—	—	780	640	200	38
35	*Carysfort*.	1878	Ст. ж. об.дер.	2380	600	—	1295	1140	225	44 6
36	*Champion*.	1878	Ст. ж. об.дер.	2380	600	—	1300	1120	225	44 6
37	*Cleopatra*	—	Ст. ж. об.дер.	2380	600	—	1310	1130	225	44 6
38	*Cockatrice*	1880	Смѣш.	600	—	—	340	255	160	25 6
39	*Cockchafer*	1881	Смѣш.	465	180	2215	260	205	125	23 6
40	*Comet*.	1870	ж.	254	140	1770	118	136	85	26 1 3/8
41	*Comus*	1878	Ст. ж. об.дер.	2380	600	—	1310	1130	225	44 6
42	*Condor*.	1876	Смѣш.	780	274	3420	420	370	157	29 6
43	*Conquest*	1878	Ст. ж. об.дер.	2380	600	—	1270	1110	225	44 6
44	*Constance*.	1880	Ст. ж. об.дер.	2380	600	—	1290	1140	225	46 6

Digitized by Google

ТЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.			Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Углубленіе.		Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.					
Носомъ.	Кормою.								
ф. д.	ф. д.	фун.	ч. д.	ч д.		кв. ф.	м. с.		
17 5*	19 11*	500	—	4—6 12—5	3 ст.	—	—	266	2 Стан.
17 5*	19 11*	500	—	4—6 12—5	3 ст.	—	—	266	2 Стан.
17 7	19 1	500	—	10—6	3 ст.	13750	—	266	2 Стан.
12 9	15 9	450	—	2—6 10—5	3 дер.	—	—	159	—
16 11	19	618	—	2—7 12—64 ф.	3 ст.	13750	—	252	—
16 8	19 2	618	—	2—7 12—64 ф.	3 ст.	13750	—	265	—
16 8	19 3	618	—	2—7 12—64 ф.	3 ст.	13750	—	252	—
8 5	8 5	40	—	2—20 ф.	2 дер.	—	—	58	—
8 5	10 5	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	24	—
16 8	19 3	618	—	2—7 12—64 ф.	3 ст.	13750	—	265	—
10 6	13 2	245	—	1—7 2—64 ф.	3 дер.	7500	—	100	—
17 0	18 6	618	—	2—7 12—64 ф.		13750	—	260	2 Стан.
17 8	19 2	618	—	2—7 12—64 ф.	3 ст.	13750	—	265	2 Стан.

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпан-гоута.	Площадь грузовой ватер-линіи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендику-лярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ	тоннъ	ф. д.	ф. д.
45	*Contest*	1874	Смѣш.	455	180	2215	260	200	125	23 6
46	*Coquette*	1871	Смѣш.	430	178	2102	225	200	125	22 6
47	*Cordelia*	1881	Ст. ж. об.дер.	2380	600	—	1290	1130	225	44 6
48	*Cormorant*	1877	Смѣш.	1130	390	4149	610	510	170	36
49	*Cracker*	1867	Смѣш.	584	180	3054	—	—	155	25
50	*Cuckoo*	1873	ж.	254	146	1770	118	136	85	26 1 3/8
51	*Curaçao*	1878	Ст. ж. об.дер.	2380	600	—	1300	1120	225	44 6
52	*Cygnet*	1874	Смѣш.	455	180	2215	275	200	125	23 6
53	*Daring*	1874	Смѣш.	940	310	3785	490	460	160	31 4
54	*Decoy*	1871	Смѣш.	430	178	2102	230	200	125	22 6
55	*Dee*	1877	ж.	363	174	2700	210 *	153 *	110	34
56	*Diamond*	1874	Дер.	1970	—	—	1000	1000	220	37 0
57	*Dido*	1869	Дер.	1760	410	—	840	860	212	36

Digitized by Google

ТЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.			Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Углубленіе.		Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.					
Носомъ.	Кормою.								
ф. д.	ф. д.	фун.	ч. д.	ч. д.		кв. ф.	м. с.		
8 4	10 6	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
8 5	10 1	168	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
17 7	19 1	500	—	10—6	3 ст.	13750	—	266	2 Стан.
13 8	5 3	426	—	2—7 4—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	10140	—	138	—
7 6	8 0	—	—	1—7 1—64 ф.	—	7080	—	75	—
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
16 8	19 2	618	—	2—7 12—64 ф.	—	13750	—	265	—
8 9	10 8	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
12 6	14 7	362	—	2—7 2—64 ф.	3 дер.	8640	—	123	—
8 5	10 4	168	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
5 8	6 0	128	—	3—64 ф.	3 дер.	—	—	46	—
14 9	18 0	448	—	12—64 ф.	3 ж.	—	—	233	—
13 9	16 4	384	—	12—64 ф.	3 ж.	—	—	205	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ	тоннъ	ф. д.	ф. д.
58	*Dolphin*	1882	Смѣш.	925	—	—	520*	400*	157	32
59	*Don*	1877	ж.	363	174	2700	210*	153*	110	34
60	*Dragon*	1878	Смѣш.	1130	390	4149	580	540	170	36
61	*Druid*	1869	Дер.	1860	417	6218	850	950	220	36
62	*Dryad*	1866	Дер.	1620	430	—	810	790	187	36
63	*Dwarf*	1867	Смѣш.	584	180	3054	—	—	155	25
64	*Eclipse*	1867	Дер.	1760	410	—	930	900	212	36
65	*Egeria*	1873	Смѣш.	940	310	3785	510	450	160	31 4
66	*Elk*	1868	Смѣш.	584	180	3054	—	—	155	25
67	*Emerald*	1876	Смѣш.	2120	533	—	1100	1020	220	40
68	*Encounter*	1873	Дер.	1970	—	—	980	980	220	37
69	*Escort*	1873	ж.	525	—	—	245	280	128	24
70	*Esk*	1877	ж.	363	174	2700	240	165	110	34
71	*Espiegle*	1880	Смѣш.	1130	390	4149	625	512	170	36

Digitized by Google

ТЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.			Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Углубленіе.		Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.					
Носомъ.	Кормою.								
ф. д.	ф. д.	фун.	ч. д.	ч. д.		кв. ф.	м. с.		
11 6*	14*	300	—	2—6 2—5	3 дер.	—	—	100	—
5 8*	6 0*	128	—	3—64 ф.	3 дер.	—	—	46	—
13 5	15 6	426	—	2—7 4—64 ф.	3 дер.	10140	—	138	—
13 3	16 5	512	—	14—64 ф.	3 ж.	12500	—	225	—
14 7	17 1	320	—	9—64 ф.	3 ж.	—	—	170	—
7 6	8 0	—	—	2—20 ф. 1—7 1—64 ф.	—	7080	—	75	—
15 1	16 7	384	—	12—64 ф.	3 ж.	—	—	206	—
12 5	14 3	362	—	2—7 2—64 ф.	3 дер.	8640	—	123	—
7 6	8 0	—	—	2—20ф. 1—7 1—64ф.	—	7080	—	75	—
16 4	19 0	448	—	12—64 ф.	3 ж.	13228	—	232	—
14 10	17 6	512	—	14—64 ф.	3 ж.	—	—	226	—
10 9	10 9	—	—	—	1 дер.	—	—	—	—
7 6	9 3	128	—	3—64 ф.	3 дер.	—	—	46	—
13 4	15 9	426	—	2—7 4—64 ф.	3 дер.	10140	—	141	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпан-гоута.	Площадь грузовой ватер-линіи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендику-лярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ	тоннъ	ф. д.	ф. д.
72	*Espoir*	1880	Смѣш.	465	180	2215	270	215	125	23 6
73	*Euryalus*	1875	ж. об.дер.	4140	740	10314	2160	1980	230	45 6
74	*Express*	1874	Смѣш.	455	180	2215	265	200	125	23 6
75	*Falcon*	1877	Смѣш.	780	274	3420	405	370	157	29 6
76	*Fantome*	1873	Смѣш.	940	310	3785	510	450	160	31 4
77	*Fidget*	1872	ж.	254	146	1770	118	136	85	26 1 3/8
78	*Firebrand*	1877	Смѣш.	455	180	2215	250	210	125	23 6
79	*Firefly*	1877	Смѣш.	455	180	2215	250	210	125	23 6
80	*Firm*	1877	Смѣш.	455	180	2215	260	200	125	23 6
81	*Flamingo*	1876	Смѣш.	780	274	3420	400	370	157	29 6
82	*Flirt*	1867	Смѣш.	603	180	3054	315	325	155	25
83	*Fly*	1867	Смѣш.	603	180	3054	270	320	155	25
84	*Flying Fish*	1873	Смѣш.	940	310	3785	500	440	160	31 4

Digitized by Google

ТЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.			Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Углубленіе.		Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.					
Носомъ.	Кормою.								
ф. д.	ф. д.	фун.	ч. д.	ч. д.		кв. ф.	м. с.		
9 5	10 6	168	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
21 1	23 3	219	10—7 2—64ф. 2—6	2—7	3 жел.	—	—	410	2 стан.
8 6	10 4	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
10 6	13	245	—	1—7 2—64 ф.	3 дер.	7500	—	100	—
12 6	14 2	362	—	2—7 2—64 ф.	3 дер.	8640	—	125	—
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
8 7	10 7	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
8 6	10 6	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
8 7	10 7	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	57	—
10 6	12 11	245	—	1—7 2—64 ф.	3 дер.	7500	—	100	—
7 11	9 10	254	—	2—7 1—64ф 2—20 ф.	3 дер.	7080	—	79	—
8 1	8 9	201	—	1—7 1—64ф 2—20 ф.	3 дер.	7080	—	74	—
12 7	14 4	362	—	2—7 2—64 ф.	3 дер.	8640	—	111	—

Digitized by Google

№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ	тоннъ	ф. д.	ф. д.
85	*Foam*	1871	Смѣш.	430	178	2102	240	200	125	22 6
86	*Forester*	1877	Смѣш.	455	180	2215	260	200	125	23 6
87	*Forward*	1877	Смѣш.	455	140	2215	260	200	125	23 6
88	*Foxhound*	1877	Смѣ	455	180	2215	260	200	125	23 6
89	*Frolic*	1872	Смѣш.	610	184	3163	285	320	155	25
90	*Gadfly*	1879	ж.	265	146	1770	135	130	85	26 1 3/8
91	*Gannet*	1878	Смѣш.	1130	390	4149	615	530	170	36
92	*Garnet*	1877	Смѣш.	2120	533	—	1110	1030	220	40
93	*Goshawk*	1872	Смѣш.	430	178	2102	250	195	125	22 6
94	*Grappler*	1880	Смѣш.	465	180	2215	270	195	125	23 6
95	*Griffon*	1876	Смѣш.	780	274	3420	410	370	157	29 6
96	*Griper*	1879	ж.	265	146	1770	135	130	85	26 1 3/8
97	*Growler*	1868	Смѣш.	584	180	3054	—	—	155	25

Digitized by Google

ТЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.			Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Углубленіе.		Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.					
Носомъ.	Кормою.								
ф. д.	ф. д.	фун.	ч. д.	ч. д.		кв. ф.	м. с.		
8 8	10 11	168	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	61	—
8 7	10 7	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
8 5	10 4	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
8 5	10 4	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
7 9	9 6	201	—	1—7 1—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	7080	—	78	—
6 4	6 7	410	—	1—10	1 дер.	—	—	24	—
13 6	15 10	426	—	2—7 4—64 ф.	3 дер.	10140	—	139	—
16 1	19 7	448	—	12—64 ф.	3 ж.	13228	—	231	—
8 7	10 9	168	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
8 9	10 10	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
10 6	13 2	245	—	1—7 2 - 64 ф.	3 дер.	7500	—	100	—
6 4	6 7	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
7 6	8 0	—	—	2—20ф. 1—7 1—64 ф.	—	7080	—	75	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ	тоннъ	ф. д.	ф. д.
98	*Hart*	1868	Смѣш.	584	180	3054	—	—	155	25
99	*Hawk*.	1869	Дер.	416	—	—	240	175	114 6	23 2
100	*Hecla*.	—	ж.	6400	—	—	2850	3550	391 7 1/2	38 9 1/2
101	*Heroine*.	1881	Смѣш.	1420	—	—	780	640	200	38
102	*Himalaya*.	1853	ж.	4690	—	—	2250	2440	350 5	46 2
103	*Hornet*	1668	Смѣш.	584	180	3054	—	—	155	25
104	*Humber*.	1878	ж.	1640	—	—	870	770	230	29
105	*Hyacinth*	1881	Смѣш.	1420	—	—	780	640*	200	38
106	*Hyaena*.	1873	ж.	254	146	1770	118	136	85	26 1 3/8
107	*Inconstant*	1868	ж. об.дер.	5780	892	12391	2930	2850	377 4	50 3
108	*Insolent*.	1881	Ст.	265	146	1770	135	130	85	26 1 3/8
109	*Iris*.	1877	Ст.	3730	777	9272	1430	2250	300	46
110	*Jackal*	1844	ж.	505	—	—	225	280	142 6	22 6
111	*Juno*	1867	Дер.	2240	—	—	1280	930	200	40 4

Digitized by Google

ТЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.			Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Углубленіе.		Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.					
Носомъ.	Кормою.								
ф. д.	ф. д.	фун.	ч. д.	ч. д.		кв. ф.	м. с.		
7 6	8 0	—	—	2—20 ф. 1—64 ф. 1—7	—	7080	—	75	—
9 6	12 7	40	—	1—40 ф. 2—7 ф.	3 дер.	—	—	—	—
21 9	24 3	232	—	5—64 ф. 1—40 ф.	—	—	—	—	2 стан. и 2 тр. въ кормѣ.
12 9	15 9	500	—	8—6	3 дер.	—	—	159	—
20 4	22 5	20	—	2—20 ф.	3 дер.	—	—	232	—
7 6	8 0	—	—	2—20 ф. 1—7 1—64 ф.	—	7080	—	75	—
12 9	15 3	6	—	1—6 ф.	2 дер.	—	—	85	—
12 9	15 9	500	—	8—6	3 дер.	—	—	159	—
6	6 6	410	—	1—10 ф.	1 дер.	—	—	25	—
21 3	25 6	1691	10—9	6—7 6—20 ф.	3 ж.	26500	6 48	614	2 Стан.
6 4	6 7	410	—	1—10 ф.	1 дер.	—	—	25	—
17	22 1	384	—	10—64 ф.	3 ст.	11300	—	257	—
10 1	10 2	18	—	2—12 ф.	2 дер.	—	—	60	—
16	18 6	256	—	8—64 ф.	3 ж.	—	—	234	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ	тоннъ	фут.	ф. д.
112	*Kestrel*	1872	Смѣш.	610	184	3163	290	320	155	25
113	*Kingfisher*.	1879	Смѣш.	1130	390	4149	610	520	170	36
114	*Kite*.	1871	ж.	254	140	1770	118	136	85	26 1 3/8
115	*Leander*.	1882	Ст.	3750	766	9386	1680*	2050*	300	46
116	*Lily*	1874	Смѣш.	720	232	3240	365	335	150	28 6
117	*Linnet*.	1880	Смѣш.	756	238	3639	435	390	165	29
118	*Lynx*	1868	Смѣш.	584	180	3054	—	—	155	25
119	*Magpie*	1868	Дер.	805	225	3747	430	400	170	29
120	*Mallard*.	1875	Смѣш.	455	180	2215	285	210	125	23 6
121	*Mariner*.	1884	Смѣш.	950	—	—	530	420	167	32
122	*Mastiff*	1871	ж.	254	140	1770	118	136	85	26 1 3/8
123	*Medina*	1876	ж.	363	174	2700	210	153	110	34

Digitized by Google

ТЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.			Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Углубленіе.		Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.					
Носомъ.	Кормою.								
ф. д.	ф. д.	фун.		ч. д. ч. д.		кв. ф.	м. с.		
7 10	9 6	201	—	1—7 1—64ф. 2—20 ф.	3 дер.	7080	—	78	—
12 9	16 4	426	—	2—7 4—64 ф.	3 дер.	10140	—	138	—
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
17 6*	20 6*	500	—	10—6	3 ст.	—	—	257	4 станка.
10 2	13 6	245	—	1—7 2—64 ф.	3 дер.	7500	—	100	—
10 3	10 11	274	—	2—7 3—20 ф.	3 дер.	7500	—	82	—
7 6	8 0	—	—	2—20 ф. 1—7 1—64 ф.	—	7080	—	75	—
10 3	10 6	245	—	1—7 2—64 ф.	3 дер.	—	—	105	—
9 4	10 9	148	—	2—64 ф. 3—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
11 6	14	300	—	2—6 2—5	3 дер.	—	—	100	—
6	6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
5 8	6 0	128	—	3—64 ф.	3 дер.	—	—	45	—

*

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ	тоннъ	фут.	ф. д.
124	*Medway*.	1876	ж.	363	174	2700	210	153*	110	34
125	*Mercury*.	1878	ст.	3730	777	9272	1440	2290*	300	46
126	*Merlin*.	1871	смѣш.	430	178	2102	235	200	125	22 6
127	*Mersey*	—	ст.	3550	—	—	2010	1540*	300	46
128	*Midge*.	1868	смѣш.	603	180	3054	285	310	155	25
129	*Miranda*.	1879	смѣш.	1130	390	4149	630	540	170	36
130	*Mistletoe*.	1883	смѣш.	560	—	—	310	250*	135	26
131	*Modest*	1873	дер	1970	—	—	920	1020	220	37
132	*Moorhen*.	1875	смѣш.	455	180	2215	245	195	125	23 6
133	*Mosquito*.	1871	смѣш.	430	178	2102	250	195	125	22 6
134	*Mutine*.	1880	смѣш.	1130	390	4149	625	545	170	36
135	*Myrmidon*.	1867	дер.	877	—	—	440	405	185	28 4

Digitized by Google

ГЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.							
Углубленіе.		Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.	Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Носомъ.	Кормою.								
ф. д.	ф. д.	фун.		ч. д.		кв. ф.	м. с.		
5 8	6	128	—	3—64 ф.	3 дер.	—	3 19	45	—
17 6	22	384	—	10—64 ф.	3 ст.	11300	—	257	—
8 5	10 5	168	—	3—64 ф.	2 дер.	4700	—	60	—
16	20	500	—	14—6	2 ст.	—	—	250	—
8 2	8 10	201	—	1—7 1—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	7080	—	75	—
13 3	16 5	426	—	2—7 4—64 ф.	3 дер.	10140	—	139	—
9 3	11 6*	150	—	2—5 2—4	3 дер.	—	—	60	—
14 2	17 10	512	—	14—64 ф.	3 ж.	—	3 36	233	—
8 2	10 5	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
8 8	10 6	168	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
13 3	16 5	426	—	2—7 4—64 ф.	3 дер.	10140	—	138	—
11 3	12 3	40	—	4—20 ф.	3 дер.	—	—	111	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ	тоннъ	фут.	ф. д.
136	*Opal*	1875	смѣш.	2120	533	—	1070	1020	220	40
137	*Orontes*	1862	ж.	5920	—	—	3250	2670	350	44 8
138	*Osborne*.	1870	дер.	1850	—	—	960	890	250	36 2
139	*Osprey*	1876	смѣш.	1130	390	4149	600	520	170	36
140	*Pegasus*	1878	смѣш.	1130	390	4149	590	540	170	36
141	*Pelican*.	1877	смѣш.	1130	390	4149	590	520	170	36
142	*Penguin*.	1876	смѣш.	1130	390	4149	620	530	170	36
143	*Pert*	1868	смѣш.	584	180	3054	—	—	155	25
144	*Phaeton*	1883	ст.	3750	766	9386	1680*	2050*	300	46
145	*Philomel*	1867	дер.	805	225	3747	430	385	170	29
146	*Pickle*	1872	ж.	254	146	1770	118	136	85	26 1 1/8
147	*Pike*	1872	ж.	254	146	1770	118	136	85	26 1 1/8
148	*Pincher*.	1879	ж.	265	146	1770	135	130	85	26 1 1/8

Digitized by Google

ТЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.			Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Углубленіе.									
Носомъ.	Кормою.	Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.					
ф. д.	ф. д.	фун.	число. д.	ч . д.		кв. ф.	м. с.		
16 5	18 7	448	—	12—64 ф.	3 ж.	—	—	232	—
23 5	23 7	40	—	2—40 ф.	3 ж.	—	—	225	—
14 1	15 9	7	—	2—7	3 дер.	—	—	145	—
13 1	15 11	426	—	2—7 4—64 ф.	3 дер.	10140	—	139	—
13 3	15 9	426	—	2—7 4—64 ф.	3 дер.	10140	—	139	—
13 3	15 3	426	—	2—7 4—64 ф.	3 дер.	10140	—	138	—
13 4	16 1	300	—	2—6 6—5	3 дер.	10140	—	138	—
7 6	8 0	—	—	2—20 ф. 1—7 1—6	—	7080	—	75	—
17 6*	20 6	500	—	10—6	3 ст.	—	—	257	4 станка.
10	10 6	245	—	1—7 2—64 ф.	3 дер.	—	—	90	—
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
6 4	6 7	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ.	кя. ф.	кв. ф.	тоннъ.	тоннъ.	фут.	ф. д.
149	*Pioneer*	1874	смѣш.	576	—	—	300	270	160	25 6
150	*Plucky*	1870	ж.	195	125	1542	105	90	80	25 1 3/8
151	*Pylades*	—	смѣш.	1420	—	—	780*	640*	200	38
152	*Racer*	—	смѣш.	950	—	—	530	420	167	32
153	*Raleigh*	1873	ж.об.д.	5200	852	9696	2610	2590	298	49
154	*Rambler*	1880	смѣш.	835	—	—	450	390	157	29 6
155	*Ranger*	1880	смѣш.	835	—	—	450	390	157	29 6
156	*Rapid*	1883	смѣш.	1420	—	—	780*	640*	200	38
157	*Raven*	1882	смѣш.	465	—	—	260	205	125	23 6
158	*Ready*	1872	смѣш.	610	184	3163	300	320	155	25
159	*Redwing*	1880	смѣш.	461	182	2215	280	195	125	23 6
160	*Reindeer*	—	смѣш.	950	—	—	530	420	167	32
161	*Rifleman*	1872	смѣш.	610	184	3163	320	335	155	25

Digitized by Google

ТЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.							
Углубленіе.		Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.	Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Носомъ.	Кормою.								
ф. д.	ф. д.	фун.	ч. д.	ч. д.		кв. ф.	м. с.		
8 2	8 2	60	—	6—20 ф.	2 дер.	—	—	45	—
5 7	6 1	258	—	1—9	1 дер.	—	—	15	—
12 9	15 9	450	—	2—6 10—5	3 дер.	—	—	159	—
11 6	14	300	—	2—6 2—5	3 дер.	—	—	100	—
21 10	24 7	1523	14—7 2—64 ф.	2—9 4—64 ф.	3 ж.	23500	—	549	2 станка
11 1	13 7	245	—	1—7 2—64 ф.	3 дер.	7500	—	100	—
11 1	13 7	245	—	1—7 2—64 ф.	3 дер.	7500	—	100	—
12 *9	15 9	450	—	2—6 10—5	3 дер.	—	—	159	—
8 10	10 10	125	—	2—5 2—4	3 дер.	—	—	60	—
7 10	9 10	201	—	1—7 1—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	7080	—	78	—
9 0	11 0	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
11 6	14	300	—	2—6 2—5	3 дер.	—	—	100	—
8 3	10 1	254	—	2—7 2—20 ф.	3 дер.	7080	—	78	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕ						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ.	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ.	тоннъ.	фут.	ф.
162	*Rocket*	1868	смѣш	603	180	3054	285	320	155	25
163	*Rover*	1874	ж.об.д.	3460	647	8992	1600	1860	280	43
164	*Royalist*	1883	смѣш.	1420	—	—	780*	640*	200	38
165	*Ruby*	1876	смѣш.	2120	533	—	1110	1010	220	40
166	*Sabrina*	1876	ж.	363	174	2700	210*	153*	110	34
167	*Sampson*	1877	ж.	530	—	—	250*	280*	128	25
168	*Sapphire*	1874	дер.	1970	—	—	1000	1010	220	37
169	*Sappho*	1873	смѣш.	940	310	3785	490	440	160	31
170	*Satellite*	1881	смѣш.	1420	—	—	780*	640*	200	38
171	*Scourge*	1871	ж.	254	140	1770	118	136	85	96 1 3/8
172	*Scout*	1885	стал.	1430	—	—	—	—	220	34
173	*Seagull*	1868	дер.	805	225	3747	430	410	170	29
174	*Seahorse*	1880	стал.	670	—	—	280	390	160	26

Digitized by Google

ТЫ. Углубленіе. Носомъ.	Углубленіе. Кормою.	АРТИЛЛЕРІЯ. Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.	Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
ф. д.	ф. д.	фун.	число. д.	ч. д.		кв. ф.	м. с.		
8 1	9 1	201	—	1—7 1—64 ф. 2—2	3 дер.	7080	—	72	—
17 1	23 0	640	—	14—6	3 ж.	—	—	335	2 станка.
12 9	15 9	450	—	2—6 10—5	3 дер.	—	—	159	—
16 8	18 8	448	—	12—64 ф.	3 ж.	13228	—	232	—
5 8	6	128	—	3—64 ф.	3 дер.	—	—	46	—
10 9	10 9	—	—	—	1 дер.	—	—	—	—
14 10	18 1	448	—	12—64 ф.	3 ж.	—	—	231	—
12 9	13 4	362	—	2—7 2—64 ф.	3 дер.	8640	—	124	—
12 9	15 9	500	—	8—6	3 дер.	—	—	159	—
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
19 сред.	—	—	—	4—5	—	—	—	—	8 на врх. пал. 2 носов. тр. 1 корм. тр.
10 4	10 7	245	—	1—7 2—64 ф.	3 дер.	—	—	91	—
9 9	11 11	9	—	1—12 ф.	2 дер.	—	—	50	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ.	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ.	тоннъ.	фут.	ф. д.
175	*Severn*	—	стал.	3550	—	—	2010*	1540*	300	46
176	*Shah*	1873	ж.об.д.	6250	986	—	3280	2970	334²/₃	52 0
177	*Sheldrake*	1875	смѣш.	455	180	2215	240	200	125	23 6
178	*Slaney*	1877	ж.	363	174	2700	200*	153*	110	34
179	*Snake.*	1871	ж.	254	140	1770	118	436	85	26 1³/₈
180	*Snap*	1872	ж.	254	146	1770	118	136	85	26 1³/₈
181	*Spey*	1876	ж.	363	174	2700	210*	153*	110	34
182	*Sphinx*	1882	смѣш.	1130	—	—	630	500	200	32
183	*Starling.*	1882	смѣш.	465	—	—	260	205	125	23 6
184	*Staunch.*	1867	ж.	180	—	—	90	90	75	25
185	*Stork*	1882	смѣш.	465	—	—	260	205	125	23 6
186	*Swift*	1879	смѣш.	756	238	3639	435	390	165	29
187	*Swinger.*	1882	смѣш.	430	178	2102	240	200	125	22 6

Digitized by Google

ТЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.							
Углубленіе.		Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.	Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Носомъ.	Кормою.								
ф. д.	ф. д.	фун.	ч. д.	ч. д.		кв. ф.	м с.		
16*	20*	—	—	—	—	—	—	—	—
22 3	26 8	1704	16—7 2—64 ф.	2—9 6—64 ф.	—	25684	5 30	602	2 станка.
7 11	10 7	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
3 8*	6*	128	—	3—64 ф.	3 дер.	—	—	46	—
6	6 6	320	-	1—$9^2/_{10}$	1 дер.	—	—	25	—
6	6 6	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
5 8	6 0	128	—	3—64 ф.	3 дер.	—	—	46	—
10 3	10 3	175	—	1—6 6—4	2 дер.	—	—	88	—
8 10	10 10	125	—	2—5 2—4	3 дер.	—	—	60	—
6	6 9	258	—	1—9	1 дер.	—	—	25	—
8 10	10 10	125	—	2—5 2—4	3 дер.	—	—	60	—
10 3	10 11	274	—	2—7 3—20 ф.	3 дер.	7500	—	82	—
8 6	10 5	168	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4070	—	60	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендикулярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ.	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ.	тоннъ.	фут.	ф. д.
188	*Tamar*	1863	ж.	4650	—	—	2460	2190	300	44 7
189	*Tay*	1876	ж.	363	174	2700	210*	153*	110	34
190	*Teazer*	1868	смѣш.	584	180	3054	—	—	155	25
191	*Tees*	1876	ж.	363	174	2700	210*	153*	110	34
192	*Tenedos.*	1870	дер.	1760	410	—	910	890	212	36
193	*Thalia*	1869	дер.	2240	—	—	1340	940	200	40 4
194	*Thetis.*	1871	дер.	1860	417	6218	920	980	220	36
195	*Thistle*	1868	смѣш.	584	180	3054	—	—	155	25
196	*Tickler*	1879	ж.	265	146	1770	135	130	85	26 1 3/8
197	*Tourmaline.*	1875	смѣш.	2120	533	—	1020	1050	220	40
198	*Trent.*	1877	ж.	363	174	2700	210*	153*	110	34
199	*Triton*	1882	смѣш.	410	—	—	240	165	145	23 1/2
200	*Turquoise.*	1876	смѣш.	2120	533	—	1160	1010	220	40
201	*Tweed*	1877	ж.	363	174	2700	270*	165*	110	34
202	*Tyne.*	1878	ж.	3560	—	—	1860	1700	320	34

Digitized by Google

Углубленіе.		АРТИЛЛЕРІЯ.							
Носомъ.	Кормою.	Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.	Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
ф. д.	ф. д.	фун.	Число д.	ч. д.		кв. ф.	м. с.		
23	23 10	20	—	2—20 ф.	3 ж.	—	—	212	—
5 8	6 0	128	—	3—64 ф.	3 дер.	—	—	46	—
7 6	8 0	—	—	2—20 ф. 1—7 1—64 ф.	—	7080	—	75	—
5 8	6 0	128	—	3—64 ф.	3 дер.	—	—	46	—
14 6	16 10	384	—	12—64 ф.	3 ж.	—	—	205	—
17 1	18 3	320	—	8—64 ф.	3 ст.	—	—	232	—
13 7	17 6	512	—	12—64 ф.	3 ж.	—	4 40	225	—
7 6	8 0	—	—	2—20 ф. 1—7 1—64 ф.	—	7080	—	75	—
6 4	6 7	410	—	1—10	1 дер.	—	—	25	—
16 1	18 8	448	—	12—64 ф.	3 ж.	13228	—	231	—
5 8	6	128	—	3—64 ф.	3 дер.	—	—	45	—
7	7 3	7	—	1 7 ф.	2 дер.	—	—	40	—
16 8	18 8	448	—	12—64 ф.	3 ж.	13228	—	232	—
7 7	9 2	128	—	3—64 ф.	3 дер.	—	—	46	—
16 9	19 9	18	—	2—24 ф.	2 дер.	—	—	135	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Годъ спуска на воду.	Изъ какого матеріала построено.	КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕН						
				Водоизмѣщеніе.	Площадь мидель шпангоута.	Площадь грузовой ватерлиніи.	Вѣсъ корпуса.	Вѣсъ снабженія съ углемъ.	Длина между перпендику лярами.	Наибольшая ширина.
				тоннъ.	кв. ф.	кв. ф.	тоннъ.	тоннъ.	фут.	ф. д
203	*Vesuvius*	1874	ж.	245	—	—	130	115	90	22
204	*Volage*	1869	ж.об.д.	3080	668	7479	1490	1560	270	42
205	*Wanderer*.	1883	Смѣш.	925	—	—	530*	400*	157	32
206	*Wasp*.	1880	Смѣш.	465	180	2214	260	205*	125	23 6
207	*Watchful*	1883	Смѣш.	560	—	—	310*	250	135	26
208	*Weazel*	1873	ж.	254	146	1770	118	136	85	26
209	*Wild Swan*	1876	Смѣш.	1130	390	4146	620	530	170	36
210	*Woodlark*.	1871	дер.	805	225	3747	480	400	170	29
211	*Wrangler*.	1880	Смѣш.	465	180	2115	270	215	125	23 6
212	*Wye*	1873	ж.	1370	—	—	730	640	220	27 6
213	*Zephyr*	1873	Смѣш.	438	176	2102	270	200	125	23

Digitized by Google

ТЫ.		АРТИЛЛЕРІЯ.			Число и матеріалъ мачтъ.	Площадь парусности.	Время полной циркуляціи.	Число команды.	МИНЫ.
Углубленіе.		Вѣсъ залпа съ одного борта.	Въ батареѣ.	На верхней палубѣ.					
Носомъ.	Кормою.								
ф. д.	ф. д.	фун.		ч. д.		кв. ф.	м. с.		
7	8 6	—	—	—	1 дер	—	—	17	1 подводная труба. 3 станка.
16 5	21 5	628	—	10—6 2—64 ф.	3 ж.	16500	—	330	—
11 6*	14 *	300	—	2—6 2—5	3 дер.	—	—	100	—
8 8	10 4	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	58	—
9 3 *	11 6*	150	—	2—5 2—4	3 дер.	—	—	60	—
6	6 6	410	—	1—10	3 дер.	—	—	25	—
13 6	15 18	426	—	2—7 4—64 ф.	3 дер.	10140	—	138	—
10 7	11	245	—	1—7 2—64 ф.	3 дер.	—	—	91	—
9 5	10 6	148	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	60	—
10 6	14 10	6	—	1—6 ф.	2 дер.	—	—	75	—
9 4	10 9	168	—	2—64 ф. 2—20 ф.	3 дер.	4700	—	61	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	При полномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгод. скоростью.	
							Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
1	*Acorn*	850*	11	—	100	150	—	—	—	—	—	—
2	*Active*	4130	15,09	7	400	410	2,5	2,6	10,7	10,9	17,5	17,8
3	*Aetna*	850*	—	—	52	—	—	—	—	—	—	—
4	*Albacore*	660	11*	—	45	85	—	—	—	—	—	—
5	*Albatross*	840	10,51	6,5	100	100	3,5	3,5	4,2	4,2	22,5	22,5
6	*Algerine*	810	10,5	—	100	110	—	—	—	—	—	—
7	*Amethyst*	2140	13,24	6,5	235	260	4	4,5	9	10,1	23,6	26,7
8	*Amphion*	5000*	16*	—	725	1000	—	—	—	—	—	—
9	*Ant*	210	8,46	—	18	25	1,6	2,2	—	—	—	—
10	*Arab*	660	10,26	6	60	70	2,2	2,6	2,5	2,9	11,9	13,9
11	*Arethusa*	5000*	16*	—	725	1000	—	—	—	—	—	—
12	*Ariel*	540	12,26	—	30	40	2,1	2,8	2,2	2,9	—	—
13	*Arrow*	260	8,72	—	18	25	1,3	1,8	—	—	—	—
14	*Assistance*	1440	11,4	—	200	210	5,5	5,8	7,2	7,6	—	—
15	*Avon*	528	10,3	—	100	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.					
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.	фун.		дюйм.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
Hawthorn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Humphrys.	—	—	30	2	88	3—6	1	Гриф.	19-1½	22—10½	74,86	2
Laird.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Laird.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Humphrys.	—	—	60	2	1—38 1—66	2	1	Гриф.	11—2	13—6	105,5	2
Laird.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rennie.	—	—	60	2	1—55½ 1—18	2—9	1	Гриф.	14—9	16	97,9	2
Maudslay.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Laird.	—	—	30	4	16⅛	1—3	2	Гриф.	5—6	7—1	148,7	—
Napier.	—	—	60	2	1—31,5 1—54	2	1	Гриф.	10—6	12—3	109,3	2
Napier.	8	—	90	4	2—42 2—78	4	2	—	—	—	—	—
Humphrys.	2	—	60	2	1—28 1—48	1—6	1	Гриф.	9	8—5	143,8	2
Rennie.	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5—5½	7	164,7	—
Humphrys.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	60	4	15,5	1—6	2	Гриф.	7—0	7—6	169,8	2

*

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
							Приполномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгод. скоростью.	
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
16	*Bacchante.*	5420	15,06	5	400	570	2,7	3,9	8,8	12,5	33,2	47
17	*Badger*	250	8	—	18	25	1,9	2,6	—	—	—	—
18	*Banterer*	440	9,8	—	30	40	2,2	2,9	—	—	—	—
19	*Beacon*	510	9,61	4.5	90	90	4,1	4,1	—	—	18,3	18,3
20	*Bittern*	850	10,7	4,5	96	110	1,9	2,2	2,7	3,1	19,9	22,8
21	*Blazer.*	270	8,74	—	18	25	1,3	1,8	—	—	—	—
22	*Bloodhound*	210	8,14	—	18	25	1,9	2,6	—	—	—	—
23	*Boadicea*	5130	14,7	4,2	400	570	3	4,3	8,8	12,6	46	66
24	*Bonetta*	250	8,58	—	18	25	1,5	2,1	—	—	—	—
25	*Bouncer.*	230	8,3	—	18	40	1,7	3,8	—	—	—	—
26	*Boxer.*	587	9,9	—	—	100	—	—	—	—	—	—
27	*Briton.*	2150	13,13	6,7	240	250	3,3	3,7	10,4	11,1	18,3	19,0
28	*Bulldog*	270	8,5	—	18	25	1,5	2,1	—	—	—	—
29	*Bullfrog.*	420	9,8	5,5	30	40	2,2	2,9	—	—	12,5	16,7
30	*Bustard.*	190	8,1	—	18	25	1,9	2,6	—	—	—	—

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.						
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.	фун.		дюймы.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
Rennie.	10	—	70	3	1—73 2—93	4	1	Гриф.	20—10	23	76	—
Penn.	—	—	30	4	16,5	1—3	2	Гриф.	5—5	6—10	162,2	3
Barrow. Ship. Comp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Penn.	—	—	60	4	17,9	1	2	Гриф.	6	6—10	183,9	2
Avonside.	—	—	32	4	32	1—4	2	—	8—6	12	110,9	—
Rennie.	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5—6	7	166,4	—
Ravenhill.	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5—6	7	148,7	—
Rennie.	10	—	70	3	1—73 2—93	4	1	Гриф.	20—7	22—10	74,5	—
Rennie.	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5—5½	7	164,7	—
Penn.	—	—	30	4	—	—	2	—	—	—	—	—
—	—	—	70	4	18	1—0	2	Гриф.	6—1	7—1	197,5	2
Rennie.	—	—	60	2	1—57 1—100	2—9	1	Гриф.	14—9	16	95,25	2
Ravenhill.	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5—6	7	164,1	3
Maudslay.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napier.	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5—6	7 ½	151,1	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
							Приполномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгод. скоростью.	
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
31	*Calliope.*	3000*	13, 75*	—	320	550	—	—	—	—	—	—
22	*Calypso.*	3000*	13, 75*	—	320	550	—	—	—	—	—	—
33	*Canada.*	2430	13*	—	270	470	—	—	—	—	—	—
34	*Caroline*	950 / 1500	—	—	140	400	—	—	—	—	—	—
35	*Carysfort*	2400	12, 96	6. 5	270	470	4	7	9,2	16	26, 3	46
36	*Champion.*	2340	13	5, 3	270	470	4, 1	7, 2	9,2	16	32, 1	56
37	*Cleopatra.*	2610	13	5, 5	270	470	3, 9	6, 8	7,9	13, 7	33,2	58
38	*Cockatrice.*	540	9, 55	—	30	60	—	—	—	—	—	—
39	*Cockchafer*	470	9,8	—	30	40	2, 2	2, 9	—	—	—	—
40	*Comet*	260	6, 73	—	18	25	1, 3	1, 8	—	—	—	—
41	*Comus*	2450	12, 93	5, 5	270	470	4	7	9,2	16	43	75
42	*Condor*	770	10, 9	5, 3	100	130	2, 8	3, 6	3,8	4,9	41, 5	54,0
43	*Conquest*	2670	13	—	270	470	3, 9	6, 8	7,9	13, 7	—	—
44	*Constance.*	2590	13, 72	—	270	470	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.					
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.	фун.		дюймы.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
Rennie.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rennie.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rennie.	6	6714	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maudslay.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Elder.	6	6714	60	3	1—46 2—46	2—9	1	Подъем.	15—9	19	86,6	—
Elder.	6	6714	60	3	1—46 2—64	2—9	1	Гриф.	—	—	95,3	2
Humphrys.	6	6714	60	4	22—36 2—64	2—6	1	Подъем.	16—6	13—9	107,9	2
Elder.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maudslay.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rennie.	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5—6	7	164,2	—
Elder.	6	6714	60	3	1—46 2—64	2—9	1	Гриф.	16—6	16	93,6	2
Elder.	—	—	60	2	1—31,5 1—54	2	1	Гриф.	11—6	11—9	121,8	2
Humphrys.	6	6714	60	4	2—36 2—64	2—6	1	Гриф.	16—6	13—9	107,1	2
Penn.	6	6714	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
							При полномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгод. скоростью.	
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
45	*Contest*	510	10,32	6	30	40	2	2,6	2,2	2,9	9,2	12,3
46	*Coquette*	410	9,47	5	30	40	2,5	3,3	—	—	9,9	13,2
47	*Cordelia*.	2420	13*	—	270	470	—	—	—	—	—	—
48	*Cormorant*	950	11,31	6	130	150	3,8	4,4	5,4	6,2	22,8	26,2
49	*Cracker*.	528	10,0	—	—	100	—	—	—	—	—	—
50	*Cuckoo*	180	8,38	—	18	25	1,7	2,4	—	—	—	—
51	*Curaçao*.	2540	13	6,3	270	470	3,9	6,8	7,9	13,7	32,1	56
52	*Cygnet*	530	10,44	5	30	40	1,9	2,4	2,2	2,9	14,3	19
53	*Daring*	920	10,64	5,5	100	100	3,4	3,4	4,2	4,2	20,8	20,8
54	*Decoy*.	460	9,95	5	30	40	2,2	2,9	—	—	12,5	16,6
55	*Dee*.	330	9,61	—	30	55	1,1	2,1	—	—	—	—
56	*Diamond*	2140	12,56	5,2	235	270	4,4	4,9	7,5	8,6	20,4	23,4
57	*Dido*	2520	13,5	6,2	240	240	2,7	2,7	6,5	6,5	25	25
58	*Dolphin*.	750*	10,5*	—	100	135	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.					
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.	фун.		дюймы.	ф. д			ф. д.	ф. д.		
Hawthorn.	2	—	60	2	1—28 1—48	1—6	1	—	9	10—8	120,8	2
Watt	2	—	60	2	1—31 1—48	1—6	1	Под.	9	8—1	115,2	2
Rennie.	6	6714	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Humphrys.	3	—	60	2	1—38 1—66	2	1	Гриф.	13	12—6	98,59	2
—	—	—	60	4	15,5	1—6	2	Гриф.	6—0	8—0	184,6	2
Laird.	—	—	30	4	$16^1/_8$	1—3	2	Гриф.	5—6	$7—^7/_8$	142,5	3
Humphrys.	6	6714	60	4	2—36 2—64	2—6	1	Под.	16—6	13—9	104,9	2
Hawthorn.	2	—	60	2	1—28 1—48	1—6	1	Гирш.	9	9—6	132,9	2
Penn.	—	—	60	2	1—38 1—66	2	1	Гриф.	11	13—8	106,9	2
Watt.	2	—	60	2	1—31 1—48	1—6	1	Под.	9	7—9	126,3	2
Hawthorn.	2	—	60	4	20	1	2	Адам.	6	7—4	180	2
Hawthorn.	—	—	60	2	1—57 1—30	2—9	1	Гирш.	15	$16\ ^1/_2$	93	2
Humphrys.	—	—	31	2	2—64	2—9	1	Гирш.	15	18—4	89,58	2
Hawthorn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
							При полномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгод скоростью.	
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
59	*Don.*	350	9, 65	—	30	55	1, 1	2, 1	—	—	—	—
60	*Dragon.* . , ...	1010	11, 52	4, 5	130	150	3, 6	4, 2	5, 4	6, 2	27	31,
61	*Druid.*	2270	12, 9	5, 8	240	270	2, 8	3, 2	6, 4	7, 3	33, 3	37,
62	*Dryad*	1570	11, 87	5, 5	210	210	3, 5	3, 5	5, 6	5, 6	24, 9	24,
63	*Dwarf.*	495	9, 8	—	100	—	—	—	—	—	—	—
64	*Eclipse*	1950	12, 9	3, 6	240	250	3, 3	3, 5	6, 4	6, 8	22, 1	23,
65	*Egeria*	1010	11, 3	6, 9	100	100	2, 7	2, 7	4, 2	4, 2	18, 5	18,
66	*Elk.*	472	9, 7	—	100	—	—	—	—	—	—	—
67	*Emerald.*	2170	13, 2	6	240	250	3, 4	3, 6	9, 1	9, 5	24, 9	25,
68	*Encounter.*	2130	13	7	235	260	4, 4	4, 9	8, 9	9, 7	23, 7	25,
69	*Escort.*	940	11, 86	—	—	70	—	—	—	—	—	—
70	*Esk.*	340	9, 55	—	30	55	1, 2	2, 2	—	—	—	—
71	*Espiegle.*	1140	11, 5	5, 3	130	150	3, 7	4, 3	5, 4	6, 2	20, 5	23,

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы. Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Цилиндръ. Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Винтъ. Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.	фун.		дюймы.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
Hawthorn.	2	—	60	4	20	1	2	Адам.	6	7—5	182	—
Maudslay.	3	—	62	2	1—38 1—64	2	1	Гриф.	13	12	104,6	2
Maudslay.	—	—	30	2	2—67	2—9	1	Гриф.	15	15—7	95	2
Napier.	—	—	32	2	2—63	2—6	1	Гриф.	15	14—6	89,2	2
—	—	—	60	4	15—5	1—6	2	—	6—0	8—6	168	—
Napier.	—	—	30	2	2—64	3	1	Манж.	15	16	91,67	—
Humphrys.	—	—	60	2	1—38 1—66	2	1	Гриф.	11	13—6	110,4	2
—	—	—	60	4	17—9	1—0	2	—	7—0	6—6	180,1	—
Thomson.	6	—	60	2	1—57 1—90	2—9	1	Гриф.	15	16—6	93,7	2
Rennie.	—	—	60	2	1—55½ 1—98	2—9	1	Гриф.	14—9	16	96,4	2
Laird.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hawthorn.	2	—	60	4	20	1	2	Адам.	6	7—4	182,4	—
Maudslay.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
							При полномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгодн. скоростью.	
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	уллы.	тон.	тон.						
72	*Espoir*	470	9,8	—	30	40	2,2	2,9	—	—	—	—
73	*Euryalus*	5110	14,71	7	400	550	2,3	3,2	6,3	8,7	16,6	18,9
74	*Express*.	440	10,19	6	30	40	2,1	2,8	2,2	2,9	9,1	12,1
75	*Falcon*	720	10,7	7,1	100	120	5	6,1	6,9	8,3	23,8	28,6
76	*Fantome*	970	11,06	6,2	100	100	3	3	4,2	4,2	21,5	21,5
77	*Fidget*	230	8,26	—	18	25	1,8	2,5	—	—	—	—
78	*Firebrand*.	460	10,17	5,75	30	40	2,1	2,8	2,2	2,9	8,3	11
79	*Firefly*	470	9,99	5	30	40	2,3	3,0	—	—	—	—
80	*Firm*	510	10,2	—	30	40	2,1	2,8	2,2	2,9	—	—
81	*Flamingo*	750	11	6	100	130	2,6	3,4	3,8	4,9	20,7	27,6
82	*Flirt*.	530	9,68	6	90	100	4,1	4,4	—	—	30	33
83	*Fly*.	490	9,56	5,5	90	100	4,2	4,9	—	—	15	17,5
84	*Flying Fish*	840	10,96	5	100	100	3,1	3,1	4,2	4,2	27,5	27,5

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.					
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.	фун.		дюймы.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
Barrow. Ship. Comp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Easton.	10	—	75	3	1—73 2—93	4	1	Гриф.	20—6	24—3	71,5	—
Hawthorn.	2	—	60	2	1—38 1—48	1—6	1	Гирш.	9	9—6	127	2
Laird.	—	—	60	2	1--31,5 1—54	2	1	Повор. лоп.	11—6	11—6	108	2
Humphrys.	—	—	60	2	1—38 1—66	2	1	Гриф.	11	13—7	109,9	2
Penn.	—	—	30	4	16—5	1—3	2	Гриф.	5—5	6—10	160,4	3
Thomson.	2	—	60	2	1—28 1—48	1—6	1	Под.	9	9—8	132	2
Thomson.	2	—	60	2	1—28 1—48	1—6	1	Под.	9	9—10	128,9	2
Earl's. Ship. Comp.	2	—	60	2	1—31 1—48	1—6	1	Гриф.	9	9	136,8	2
Elder	—	—	60	2	1--31,5 1—54	2	1	Гриф.	11—6	11—9	120,5	2
Laudslay.	—	—	60	4	15—5	1—6	2	—	6	8	180,2	—
Laudslay.	—	—	60	4	15—5	1—6	2	—	6	8	174,1	—
Humphrys.	—	—	60	2	1—38 1—60	2	1	Гриф.	11—2	13—6	104,3	2

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
							При полномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгод. скоростью.	
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
85	*Foam*	440	9,94	4,5	30	40	2,2	2,9	—	—	12,5	16,6
86	*Forester*	480	10,1	5,8	30	40	2,1	2,8	2,2	2,9	8,3	11
87	*Forward*	450	9,4	4,8	30	40	2,5	3,3	—	—	14,2	19
88	*Foxhound*	470	9,6	6	30	40	2,3	3	2,2	2,9	8,3	11
89	*Frolic*	900	10,7	7	80	80	2,9	2,9	3,7	3,7	14,1	14,1
90	*Gadfly*	220	8,3	—	18	40	—	—	—	—	—	—
91	*Gannet*	1810	11,53	5,9	130	150	3 6	4,2	5,4	6,2	28,5	33
92	*Garnet*	2000	13	5,6	240	260	4,0	4,3	7,2	8,4	22	24
93	*Goshawk*	480	10,24	5	30	40	2,1	2,8	2,2	2,9	10	13,3
94	*Grappler*	440	9,8	—	30	40	2,2	2,9	—	—	—	—
95	*Griffon*	790	10,87	5,5	100	120	4,9	5,8	6,9	8,3	25,5	30,6
96	*Griper*	190	8,3	—	18	40	—	—	—	—	—	—
97	*Growler*	696	10,3	—	—	100	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.					
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф	фун.		дюймы.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
Watt.	2	—	60	2	1,31 1,48	1—6	1	Под. Гр.	9	7—9	117,9	2
Earl's. Ship. Comp.	2	—	60	2	1—31 1—48	1—6	1	Гриф.	9	9	133,4	2
Hawthorn.	2	—	60	2	1—28 1—48	1—6	1	Гирш.	9	11—1	115,1	2
Hawthorn.	2	—	60	2	1—28 1—48	1—6	1	Гирш.	9	10—10	120,1	2
Penn.	—	—	70	4	2—27 2—43	1—6	2	Гриф.	7—6	10	152,2	2
Penn.	—	—	30	4	16,5	1—3	2	Гриф.	5—6	7	154	3
Humphrys.	3	—	60	2	1—38 1—66	2	1	Гриф.	13	12—$1^1/_2$	107,2	2
Hawthorn.	6	—	60	2	1—57 1—90	2—9	1	Под.	15	15-6	97,4	2
Laudslay.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barrow. Ship. Comp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Baird.	—	—	60	2	1—31,5 1—54	2	1	Поворлоп.	11—6	11—6	111,1	2
Penn.	—	—	30	4	16,5	1—3	2	Гриф.	5—6	$7^1/_4$	150,4	3
Penn.	—	—	60	4	17,9	1—6	2	Гриф.	6—0	7—0	199	2

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
							Приполномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгод скоростью.	
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы	узлы.	тон.	тон.						
98	*Hart*	608	9, 8	—	—	100	—	—	—	—	—	—
99	*Hawk*.	430	11, 06	—	50	50	—	—	—	—	—	—
100	*Hecla*	1760	11, 7	7, 7	1980	3000	5, 5	8, 3	7, 3	110	127	19,
101	*Heroine*	1130	13, 11	—	140	400	—	—	—	—	—	—
102	*Himalaya*	2580	—	—	1130	1170	—	—	—	—	—	—
103	*Hornet*	506	9, 9	—	—	100	—	—	—	—	—	—
104	*Humber*.	490	9, 95	—	125	140	8, 1	9, 3	—	—	—	—
105	*Hyacinth*	1190	13, 1	—	140	400	—	—	—	—	—	—
106	*Hyaena*.	210	8, 12	—	18	25	1, 9	2, 6	—	—	—	—
107	*Inconstant*	7360	16, 2	6, 4	680	750	2, 7	3	10, 5	11, 6	19, 7	21,
108	*Insolent*.	230	8, 3	—	18	40	1, 7	3, 8	—	—	—	—
109	*Iris*.	7330	17, 98	—	780	780	3, 9	3, 9	18, 5	18, 5	—	—
110	*Jackal*, ...	430	8, 91	—	70	75	—	—	—	—	—	—
111	*Juno*	1380	10, 87	6, 6	230	230	4, 3	4, 3	5, 5	5, 5	10, 2	10,

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы. Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Цилиндръ. Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Винтъ. Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.			дюймы.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
—	—	—	70	4	17,9	1—0	2	—	6—0	7—0	193,6	—
Penn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Forrester.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Humphrys.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kiyham.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	70	4	17,9	1—0	2	—	6—1	7—0	192,2	—
Earl's. Ship. Comp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Humphrys.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Laird.	—	—	30	4	$16^1/_8$	1—3	2	Гриф.	5—6	$7^1/_2$	146,8	3
Penn.	8	—	30	2	104,2	4	1	Гриф.	23—2	24	74,5	2
Penn.	—	—	30	4	—	—	2	—	—	—	—	—
Maudslay.	12	18700	60	8	4—41 / 4—75	3	2	—	16 $3^1/_2$	20—6	93,2	4
Napier.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Humphrys.	4	—	25	2	64	2—8	1	Гриф.	15—6	20	67,6	2

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода,					
							При полномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгод скоростью.	
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
112	*Kestrel*	830	11,02	6	80	80	2,7	2,7	3,7	3,7	19	19
113	*Kingfisher*	1090	11,6	6	130	150	3,6	4,2	5,4	6,2	21,5	24,
114	*Kite*.	190	9,13	—	18	25	1,9	2,6	—	—	—	—
115	*Leander*.	5000	16	—	725	1000	—	—	—	—	—	—
116	*Lily*.	830	10,6	5,8	60	70	2	2,3	2,5	2,9	10,6	12,
117	*Linnet*.	1050	11,8	—	100	180	—	—	—	—	—	—
118	*Lynx*.	526	9,8	—	—	100	—	—	—	—	—	—
119	*Magpie*	600	9,47	5,5	96	110	3,2	3,7	—	—	12,4	14,
120	*Mallard*.	400	9,5	5,5	30	40	2,4	3,2	—	—	10,1	13,
121	*Mariner*.	850	11	—	100	150	—	—	—	—	—	—
122	*Mastiff*	240	8,3	—	18	25	17	2,4	—	—	—	—
123	*Medina*	310	9,5	—	30	55	1,2	2,2	—	—	—	—

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.						
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.	
		кв. ф.	фун.		дюймы.	ф. д.			ф. д.	ф. д.			
Penn.	—	—	70	4	2—27 2—43	1—6	2	Гриф.	7—6	10	150,8	2	
Maudslay.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Napier.	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5—6	7—1	149,1	—	
Napier.	8	—	90	4	2—48 2—78	4	2	—	—	—	—	—	
Napier.	—	—	60	2	1—31,5 1—54	2	1	Гриф.	10—6	11—9	117,3	2	
Rennie.	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	
—	—	—	70	4	15—5	1—6	2	Гриф.	6—0	8—0	175,9	2	
Day.	—	—	30	4	32	1—6	2	Гриф.	8—6½	12—7	114,8	2	
Earl's. Ship. Comp.	2	—	60	2	1—31 1—48	1—6	1	Гриф.	9	8—10	124,8	2	
Hawthorn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ravenhill.	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5—6	7	156,1	—	
Hawthorn.	2	—	60	4	20	1	2	Адам.	—	—	—	—	

*

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Приполномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгод скоростью.	
							Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
124	*Medway*	310	9,52	—	30	55	1,2	2,2	—	—	—	—
125	*Mercury*	7290	18	—	780	780	—	—	—	—	—	—
126	*Merlin*	430	9,56	—	30	40	2,4	3,2	—	—	—	—
127	*Mersey*	6000	17*	—	500	750	—	—	—	—	—	—
128	*Midge*	470	9,09	5,2	90	90	4,7	4,7	—	—	11,6	11,
129	*Miranda*	1020	11,5	5,5	130	150	3,6	4,2	5,4	6,2	24,6	28,
130	*Mistletoe*	650	11	—	45	85	—	—	—	—	—	—
131	*Modest*	2180	19,79	5,5	235	280	3,5	4,2	8,5	10,3	19,5	27,
132	*Moorhen*	390	9,3	5,8	30	40	1,4	1,9	—	—	6,2	8,
133	*Mosquito*	500	10,4	5,2	30	40	1 9	2,5	2,2	2,9	12,5	15,
134	*Mutine*	1120	12	6,5	130	150	3,2	4,7	5,4	6,2	21,5	24,
135	*Myrmidon*	720	—	—	130	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.						
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.	фун.		дюймы.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
Hawthorn.	2	—	60	4	20	1	2	Адам.	6	6—9	186	—
Maudslay.	12	18700	60	8	4—41 / 4—75	3	2	—	16-3½	26—6	97, 8	4
Watt.	2	—	60	2	1—31 / 1—48	1—6	1	Под. Гр.	9	7—9	117, 6	—
Humphrys.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Penn.	—	—	60	4	18	1	2	—	6	7	174, 1	—
Napier.	3	—	60	2	1—38 / 1—62	2	1	Гриф.	18—1	10	124, 5	2
Laird.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napier.	—	—	60	2	1—57 / 1—90	2—9	1	Гриф.	15	16—6	91, 15	2
Napier.	2	—	60	2	2—32	1—9	1	Гриф.	9	9—6	121, 3	2
Maudslay.	2	—	60	2	1—28 / 1—48	1—6	1	Гр. Под.	9	9—3	135, 2	—
Maudslay.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Humphrys.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
							Приполномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгод скоростью.	
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
136	*Opal*	2090	13, 37	6	240	270	2, 5	2, 8	8, 7	9, 8	26, 8	30, 1
137	*Orontes*	2570	12, 7	—	1250	1250	—	—	—	—	—	—
138	*Osborne*	3360	16, 64	—	200	280	—	—	—	—	—	—
139	*Osprey*	1010	11, 64	5	130	150	3, 4	4	5, 4	6, 2	27, 1	31, 2
140	*Pegasus*	970	11, 47	6	130	150	4, 1	4, 7	6, 3	7, 3	21, 7	25, 2
141	*Pelican*	1060	11, 6	6, 8	130	150	3, 6	4, 2	5, 4	6, 2	21, 5	24, 8
142	*Penguin*	720	10	6	130	150	4	4, 6	4	4, 6	15, 4	17, 8
143	*Pert*	502	9, 2	—	—	100	—	—	—	—	—	—
144	*Phaeton*	5000	16	—	725	1000	—	—	—	—	—	—
145	*Philomel*	800	10, 36	5	96	110	2, 3	2, 7	2, 7	3, 1	16	18, 7
146	*Pickle*	270	8, 69	—	18	25	1, 3	1, 8	—	—	—	—
147	*Pike*	270	8, 51	—	16	25	1, 5	2, 1	—	—	—	—
148	*Pincher*	230	8, 45	—	18	40	1, 6	3, 5	—	—	—	—

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.					
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.	фун.		дюйма.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
Napier.	6	—	60	2	1—57 / 1—90	2—9	1	Гриф.	15	16—6	93,5	2
Watt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maudslay.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Humphrys.	3	—	60	2	1—38 / 1—66	2	1	Гриф.	13	12—2	107,5	2
Laird.	3	—	60	2	1—38 / 1—60	2	1	Гриф.	13—1	12	104,7	2
Humbrys	3	—	60	2	1—38 / 1—66	2	1	Гриф.	13—1	12	109,2	2
Hawthorn	3	—	60	2	2—45	2—6	1	Гриф.	13—1	14—6	80,3	2
—	—	—	60	4	17—9	1—0	2	Гриф.	6—0	7—0	181	2
Napier	8	—	90	4	2—42 / 2—78	4	2	—	—	—	—	—
Maudslay	—	—	30	4	32	1—6	2	Гриф.	8—6	12—7	119,3	2
Ravenhill	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5—6	7	165,2	3
Ravenhill	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5—6	7	162,8	3
Penn	—	—	30	4	16,5	1—3	2	Гриф.	5—6	7	161	3

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгодѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
							При полномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгод. скоростью.	
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
149	*Pioneer*	590	10,8	—	30	90	—	—	—	—	—	—
150	*Plucky*	220	8,58	—	15	20	1,2	1,5	—	—	—	—
151	*Pylades*	1000 1500	13	—	140	400	—	—	—	—	—	—
152	*Racer*	750*	11	—	100	150	—	—	—	—	—	—
153	*Raleigh*	5640	15,32	6	550	550	2,1	2,1	8,8	8,8	19,5	19,5
154	*Rambler*	690	10,66	6	100	110	3,2	3,5	4	4,4	27,5	30,0
155	*Ranger*	760	10,95	—	101	110	2,6	2,9	4	4,4	—	—
156	*Rapid*	950 1500	13	—	140	400	—	—	—	—	—	—
157	*Raven*	360*	9,5*	—	30	40	2,5	3,3	—	—	—	—
158	*Ready*	890	11,1	4,9	80	80	2,6	2,6	3,7	3,7	22,4	22,4
159	*Redwing*	440	9,68	—	30	40	2,3	3	—	—	—	—
160	*Reindeer*	850	11	—	100	150	—	—	—	—	—	—
161	*Rifleman*	710	10,71	4,75	80	80	2,9	2,9	3,7	3,7	17,6	17,6

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.					
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.	фун.		дюймы.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
Watt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Avonside.	—	—	30	4	15	1—3	2	Гриф.	5	7	174	—
Laird.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hawthorn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Humphrys.	9	14300	30	2	100	4—6	1	Гирш.	21—1	26—8	73,9	2
Elder.	—	—	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—
Elder.	—	—	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—
Maudslay.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rennie.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Penn.	—	—	60	4	2—27 / 2—43	1—6	2	Гриф.	7—6	9—10	153, 2	2
Maudslay.	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hawthorn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Penn.	—	—	60	4	2—27 / 2—43	1—6	2	Гриф.	7—6	9—10	144, 5	2

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
							Приполномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгод. скоростью.	
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
162	*Rocket.*	470	9	5,5	90	90	4,7	4,7	—	—	15	15
163	*Rover.*	4960	14,53	6,8	400	410	2,7	2,8	7,4	7,7	15,4	16
164	*Royalist*	950 / 1500	13	—	140	400	—	—	—	—	—	—
165	*Ruby*	1830	12,28	6	240	260	4	4,3	8	8,7	25	27
166	*Sabrina.*	390	9,69	—	30	55	1,1	2,1	—	—	—	—
167	*Sampson*	1000	11	—	—	125	—	—	—	—	—	—
168	*Sapphire*	2360	13,58	7	235	270	3,4	3,9	7,6	8,7	19,6	22,
169	*Sappho*	880	12,59	6,6	100	100	3,5	3,5	4,2	4,2	16,6	16,
170	*Satellite.*	1110	13,1	—	140	400	—	—	—	—	—	—
171	*Scourge.*	250	8,56	—	18	25	1,5	2,1	—	—	—	—
172	*Scout*	2200*	16,5*	—	—	—	—	7	—	—	—	—
173	*Seagull*	700	10,21	6,7	96	110	2,5	2,9	2,7	3,1	11,4	13,
174	*Seahorse.*	1170	12,65	—	110	135	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.					
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.	фун.		дюймы.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
Penn.	—	—	60	4	18	1	2	Гриф.	6—1	7	201	2
Ravenhill.	10	12700	70	3	1—72 2—88	4	1	Гир.	21	24—11	68, 51	2
Maudslay.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Earl's. Ship. Comp.	6	—	60	2	1—57 1—90	2—9	1	Гриф.	15	17	83, 7	2
Hawthorn.	2	—	60	4	20	1	2	Адам.	6	7—1	192, 7	—
Laird.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hawthorn.	—	—	60	2	1—57 1—90	2—9	1	Гирш.	15	16	98, 9	2
Humphrys.	—	—	60	2	1—38 1—66	2	1	Гриф.	11—2	13—4	105, 3	2
Humphrys.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rennie.	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5—6	7	156, 1	—
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Inglis.	—	—	31	4	$32^1/_2$	1—6	2	Манж.	7—3	13—6	103, 2	—
Laird.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	При полномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгодн. скоростью.	
							Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
175	*Severn*	6000	17	—	500	—	—	—	—	—	—	—
176	*Shah*	7480	16,2	6,4	600	890	2,2	3,2	3,2	4,8	17	25,
177	*Sheldrake*	370	8,9	4,4	30	40	1,4	1,9	—	—	62	83
178	*Slaney*	370	9,5	—	30	55	1,2	2,2	—	—	—	—
179	*Snake*	220	8,55	—	18	25	1,5	2,1	—	—	—	—
180	*Snap*	250	8,48	—	18	25	1,6	2,2	—	—	—	—
181	*Spey*	410	9,98	—	30	55	1	1,9	—	—	—	—
182	*Sphinx*	1140	12	—	160	230	—	—	—	—	—	—
183	*Starling*	360	9,5	—	30	40	2,5	33	—	—	—	—
184	*Staunch*	130	7,65	—	15	15	2,3	2,3	—	—	—	—
185	*Stork*	360	9,5	—	30	40	2,5	3,3	—	—	—	—
186	*Swift*	1010	11,81	5,5	100	180	2,9	5,3	56	10	28,6	51,
187	*Swinger*	520	10,38	6,9	30	40	1	1,3	1,1	1,4	5,9	7,

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.					
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.	фун.		дюймы.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
Humphrys.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ravenhill.	8	—	30	2	1—16$^1/_2$	4	1	Гирш.	23	27	62,85	2
Napier.	2	—	60	2	2—32	1—9	1	Гриф.	9	9—6	115,5	—
Hawthorn.	2	—	60	4	20	1	2	Адам.	6	7—8	187,9	—
Rennie.	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5 6	7	159,9	—
Ravenhill.	—	—	30	4	16	1—3	2	Гриф.	5 6	7	163,5	3
Penn.	2	—	60	4	20	1	2	Адам.	6	7—3	192,6	—
Penn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rennie.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Armstrong.	2	—	30	4	14	1—2	2	—	5	7	138,2	—
Rennie.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rennie.	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—
Humphrys.	2	—	60	2	2—34	1—10	1	Гирш.	9	10—2	123,7	2

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
							При полномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгодн скоростью.	
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
188	*Tamar*	2500*	—	—	1000	1000	—	—	—	—	—	—
189	*Tay*	400	9, 98	—	30	55	1	1, 9	—	—	—	—
190	*Teazer*	489	10, 3	—	—	100	—	—	—	—	—	—
191	*Tees*	320	9, 55	—	30	55	1, 2	2, 2	—	—	—	—
192	*Tenedos*	2030	12, 8	7	240	240	3, 4	3, 4	8, 3	8, 3	25, 6	25,
193	*Thalia*	1600	11, 14	5	230	230	3, 9	3, 9	5, 5	5 5	15, 4	15,
194	*Thetis*	2270	13, 39	6, 2	240	250	3, 4	3, 5	8	8, 3	23, 1	24
195	*Thistle*	641	10, 1	—	—	100	—	—	—	—	—	—
196	*Tickler*	180	8, 3	—	18	40	1, 7	3, 8	—	—	—	—
197	*Tourmaline*	1970	12, 62	5, 4	240	280	3, 8	4, 3	7, 7	8, 9	20, 1	23,
198	*Trent*	380	9, 44	—	30	55	1, 2	2, 2	—	—	—	—
199	*Triton*	370	9, 75	—	30	55	—	—	—	—	—	—
200	*Turquoise*	1990	12, 32	6, 2	240	260	4	4, 3	8	8, 7	25	27,
201	*Tweed*	340	9, 34	—	30	55	1, 2	2, 2	—	—	—	—
202	*Tyne*	1190	11, 59	—	510	510	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.						
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.	фун.		дюймы.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
Ravenhill.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Penn.	2	—	60	4	20	1	2	Адм.	6—0	7—4	191,8	—
—	—	—	60	4	17,9	1—0	2	Гриф.	6—1	7—0	186,4	2
Penn.	2	—	60	4	20	1	2	Адм.	6—0	6—9	189,9	—
Elder.	—	—	61,5	2	1—57 1—90	2—6	1	Гриф.	15—1	14	99,3	2
Napier.	4	—	—	—	—	—	1	Гриф. Под.	—	—	72,6	—
Rennie.	—	—	60	2	1—57 1—100	2—9	1	Гриф.	14—9	17	94,4	2
—	—	—	70	4	18	1—0	2	Гриф.	6—1	6—2	211,8	2
Penn.	—	—	30	4	16,5	1—3	2	Гриф.	5—6	7	148,9	3
Hawthorn.	6	—	60	2	1—57 1—90	2 9	1	Гирш.	15	16—7	92,5	2
Hawthorn.	2	—	60	4	20	1	2	Адм.	6	7—3	185,8	—
Maudslay.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Earl's. Ship. Comp.	6	—	60	2	1—57 1—90	2 9	1	Гриф.	15	17	87,7	2
Hawthorn.	2	—	60	4	20	1	2	Адм.	6	7—3	18,1	—
Hawthorn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	Индикаторная сила.	Наибольшая скорость хода.	Наивыгоднѣйшая скорость хода.	Уголь.		Число дней хода.					
							Приполномъ ходѣ.		Со скоростью 10 узловъ.		Съ наивыгод. скоростью.	
					Обыкновенный запасъ.	Вмѣстительность угольныхъ ямъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.	Съ обыкновеннымъ запасомъ.	Съ полнымъ запасомъ.
			узлы.	узлы.	тон.	тон.						
203	*Vesuvius*	390	9,71	—	15	25	—	—	—	—	—	—
204	*Volage*.	4530	15,8	7,3	400	420	2,4	2,5	7,2	7,6	16,7	17,5
205	*Wanderer*	750*	10,5*	—	100	135	—	—	—	—	—	—
206	*Wasp*	470	9,8	—	30	40	2,2	2,9	—	—	—	—
207	*Watchful*.	650	11*	—	45	85	—	—	—	—	—	—
208	*Weazel*.	190	8,3	—	18	25	1,7	2,4	—	—	—	—
209	*Wild-Swan*.	800	10, 35	6	130	150	3,6	4,2	4,1	4,7	21,8	25,4
210	*Woodlark*.	800	10, 34	6	96	100	2,3	2,6	2,7	2,9	13,3	13,9
211	*Wrangler*	480	9,88	4,9	30	40	2,2	2,9	—	—	10	13,3
212	*Wye*.	630	10,4	8	200	200	16,7	16,7	17,6	17,6	31,7	31,7
213	*Zephyr*.	530	10, 61	6,2	30	40	1,8	2,4	2,2	2,9	10	13,3

Digitized by Google

Кто строилъ машину.	Котлы.			Цилиндръ.			Винтъ.						
	Число.	Нагрѣвательная поверхность.	Наибольшее давленіе пара.	Число.	Діаметръ.	Ходъ поршня.	Число винтовъ.	Система.	Діаметръ.	Шагъ.	Число оборотовъ при полномъ ходѣ.	Число лопастей.
		кв. ф.	фун.		дюймы.	ф. д.			ф. д.	ф. д.		
Maudslay.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Penn.	—	—	30	2	86	3—9	1	—	19 1	23	79,7	—
Hawthorn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barrow. Ship. Comp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Laird.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Laird.	—	—	30	4	$16^3/_8$	1—3	2	Гриф.	5 6	7 $^1/_4$	145,7	3
Hawthorn.	3	—	60	2	2 —45	2—6	1	Гриф.	13 1	14 6	78,9	2
Watt.	—	—	30	4	34	1—6	2	Гриф.	8 6	12	124,9	2
Barrow. Ship. Comp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blair.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Humphrys.	2	—	60	2	1—28 1—48	1—6	1	Гриф.	9	8 8	144,7	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машинъ.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
1	*Acorn*	L. s. d. —	ф. ст. 27500	ф. ст. 14500	ф. ст. —	ф. ст. —
2	*Active*	54, 12, 11	85795	40361	5946	132102
3	*Aetna*	—	12250	12750	—	—
4	*Albacore*	—	17650	8500	—	—
5	*Albatross*	56, 6, 7	28729	9697	4210	42636
6	*Algerine*	57, 10, 11	25896	10556	4258	40710
7	*Amethyst*	47, 13, 11	49129	20417	7716	77262
8	*Amphion*	—	95000	65500	—	—
9	*Ant*	63, 18, 10	7545	3178	246	10969
10	*Arab*	59, 12, 5	25041	9982	2509	37532
11	*Arethusa*	—	86763	58435	—	—
12	*Ariel*	49, 0, 0	12740	4065	1673	18478
13	*Arrow*	49, 15, 9	5875	1947	347	8169
14	*Assistance*	50, 13, 10	78572	20394	2659	101625
15	*Avon*	—	—	—	—	—

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машины.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
16	*Bacchante*	L. s. d. 72, 11, 11	ф. ст. 152454	ф. ст. 76954	ф. ст. 10695	ф. ст. 240103
17	*Badger*	52, 19, 2	6249	2254	451	8954
18	*Banterer*	60, 2, 2	15628	5255	1760	22643
19	*Beacon*	51, 12, 6	16520	4141	2387	23048
20	*Bittern*	47, 18, 0	17005	6731	2631	26367
21	*Blazer*	54, 14, 0	6455	1939	362	8756
22	*Bloodhound*	51, 12, 2	6090	2285	317	8692
23	*Boadicea*	71, 11, 5	153167	70400	13244	236811
24	*Bonetta*	48, 17, 5	5767	1951	385	8103
25	*Bouncer*	62, 19, 0	8498	3063	181	11742
26	*Boxer*	—	—	—	—	—
27	*Briton*	42, 14, 4	39299	21356	6071	66726
28	*Bulldog*	56, 6, 5	6646	2218	195	2059
29	*Bullfrog*	62, 10, 2	16252	6036	1834	24122
30	*Bustard*	51, 15, 1	6107	2012	420	8539

*

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машины.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
		L. s. d.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.
31	*Calliope*.	—	82000	38000	—	—
32	*Calypso*.	—	82000	37500	—	—
33	*Canada*.	70, 11, 10	91064	31101	9029	131194
34	*Caroline*	58, 2, 11	45355	13114	1505	59974
35	*Carysfort*	65, 7, 4	84653	29948	7368	121969
36	*Champion*.	64, 15, 8	84219	29696	7492	121407
37	*Cleopatra*.	65, 19, 10	86451	27870	8145	122467
38	*Cockatrice*	63, 0, 1	21421	9053	1907	32381
39	*Cockchafer*	61, 7, 4	15955	6032	1694	23681
40	*Comet*	54, 10, 8	6435	1942	362	8739
41	*Comus*.	64, 10, 0	84498	29477	9938	123913
42	*Condor*	60, 7, 5	25356	9232	3203	37791
43	*Conquest*	68, 5, 3	86691	28089	8264	123044
44	*Constance*	59, 18, 5	77300	36030	9685	123015
45	*Contest*.	49, 8, 2	12846	4956	1442	19244

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машины.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
		L. s. d.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.
46	*Coquette*	47, 6, 0	2643	3521	1335	15499
47	*Cordelia*.	63, 0, 7	81308	30536	6029	117873
48	*Cormorant*	61, 13, 9	37630	11587	4667	53884
49	*Cracker*	—	—	—	—	—
50	*Cuckoo*	63, 18, 3	7542	3182	246	10970
51	*Curaçao*	65, 7, 6	85942	27125	8533	121600
52	*Cygnet*	48, 2, 2	13230	5150	1457	19837
53	*Daring*	61, 5, 5	30023	9590	3319	42932
54	*Decoy*	44, 5, 10	10187	3337	1440	15464
55	*Dee*	73, 14, 8	15484	5222	1287	21993
56	*Diamond*	50, 12, 2	50607	26189	8974	85770
57	*Dido*	43, 7, 1	36417	19574	5338	61329
58	*Dolphin*.	—	25850	9800	—	—
59	*Don*	73, 19, 6	15534	5214	1309	22058

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машины.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
		L. s. d.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.
60	*Dragon*	62, 16, 1	36427	13069	4388	53884
61	*Druid*.	39, 15, 2	33794	22231	5812	61837
62	*Dryad*	44, 11, 1	36088	16834	4455	57377
63	*Dwarf*	—	—	—	—	—
64	*Eclipse*	42, 3, 1	39242	24084	6230	69556
65	*Egeria*	63, 13, 3	32468	10414	4228	47110
66	*Elk*	—	—	—	—	—
67	*Emerald*	65, 14, 9	72312	26130	8982	107424
68	*Encounter*.	44, 3, 1	43271	19827	7901	70999
69	*Escort*	54, 9, 2	13342	11722	888	25952
70	*Esk*.	60, 14, 5	14573	5389	1150	21112
71	*Espiegle*.	58, 10, 5	36577	12273	4175	53025
72	*Espoir*	60, 3, 4	15643	5610	1572	22825
73	*Euryalus*	61, 4, 7	132254	76959	13387	222600

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машины.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
		L. s. d.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.
74	*Express*	49, 6, 11	13077	4956	1454	19487
75	*Falcon*	63, 12, 3	25763	10805	3409	39977
76	*Fantom*	59, 9, 11	30343	10197	4106	44646
77	*Fidget*	53, 3, 9	6276	2274	456	9006
78	*Firebrand*	65, 15, 0	16438	6329	1808	24575
79	*Firefly*	65, 6, 1	16826	6322	1738	24886
80	*Firm*	63, 12, 11	16548	6082	1807	24437
81	*Flamingo*	64, 8, 8	25774	9228	3263	38265
82	*Flirt*	47, 17, 1	15074	5105	1897	22076
83	*Fly*	55, 5, 7	14925	5121	1891	21937
84	*Flying Fish*	58, 17, 9	29444	10001	4361	43806
85	*Foam*	43, 8, 11	10427	3489	1388	15304
86	*Forester*	63, 6, 5	16463	6114	1796	24373
87	*Forward*	54, 3, 6	14086	6429	1749	22264

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машины.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
88	*Foxhound*	L. s. d. 55,8, 6	ф. ст. 14134	ф. ст. 6553	ф. ст. 1723	ф. ст. 22410
89	*Frolic*.	57, 18, 9	16512	6593	2738	25843
90	*Gadfly*.	64, 15, 0	8741	3028	172	11941
91	*Gannet*	64, 7, 2	39581	12889	4820	57290
92	*Garnet*	59, 3, 6	65683	27779	8826	102288
93	*Goshawk*	42, 3, 4	10542	3865	1505	15912
94	*Grappler*	57, 16, 8	15615	5231	1641	22487
95	*Griffon*	61, 15, 7	25330	10794	3282	39406
96	*Griper*	63, 14, 3	8601	3020	187	11808
97	*Growler*.	—	—	—	—	—
98	*Hart*	—	—	—	—	—
99	*Hawk*	37, 15, 5	9065	3886	1272	14223
100	*Hecla*	—	126190	—	327	126517

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машинъ.	Такелажъ; мачты, шлюпки и проч.	Общая.
		L. s. d.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.
101	*Heroine.*	67, 4, 11	52451	14438	5508	72397
102	*Himalaya.*	—	130000	—	—	130000
103	*Hornet*	—	—	—	—	—
104	*Humber*	—	40914	—	—	40914
105	*Hyacinth*	68, 9, 10	53425	14517	5267	73209
106	*Hyaena.*	63, 18, 8	7544	380	246	10970
107	*Inconstant*	47, 5, 11	138585	74739	12936	226260
108	*Insolent.*	62, 11, 5	8447	3099	190	11736
109	*Iris* . . . . , . . .	78, 10, 9	112310	102318	9254	223884
110	*Jackal*	29, 9, 2	6628	6099	1061	13788
111	*Juno*	40, 2, 6	51361	21108	5780	78249
112	*Kestrel*	56, 11, 8	16409	6600	2748	25757
113	*Kingfisher.*	60, 11, 4	36945	12244	4682	53871

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машины.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
114	*Kite*	L. s. d. 51, 9, 1	ф. ст. 6072	ф. ст. 2011	ф. ст. 385	ф. ст. 8468
115	*Leander*	—	87843	60610	—	—
116	*Lily*	66, 2, 9	24141	9967	2553	36661
117	*Linnet*	62, 17, 1	24199	10284	2187	36670
118	*Lynx*	—	—	—	—	—
119	*Magpie*	46, 10, 10	20014	8393	2592	30999
120	*Mallard*	49, 18, 11	14235	5636	1926	21797
121	*Mariner*	—	30000	11750	—	—
122	*Mastiff*	52, 3, 5	6156	2277	326	8759
123	*Medina*	65, 5, 5	13707	5299	1462	20468
124	*Medway*	66, 14, 8	14014	4914	1318	20246
125	*Mercury*	85, 1, 1	122477	102740	8775	233992
126	*Merlin*	44, 3, 5	10380	3826	1537	15743
127	*Mersey*	—	100000	54000	—	—

Digitized by Google

№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машины.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
		L. s. d.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.
128	*Midge*	51, 5, 0	14606	5638	1635	21879
129	*Miranda*	57, 14, 6	36366	12290	4211	52867
130	*Mistletoe*	—	17650	8500	—	—
131	*Modest*	53, 16, 6	49518	22094	8079	79691
132	*Moorhen*	61, 5, 7	15013	5890	1913	22816
133	*Mosquito*	39, 16, 10	9960	3844	1516	15320
134	*Mutine*	57, 8, 6	35891	12187	4260	52338
135	*Myrmidon*	60, 7, 9	26484	10890	3106	40480
136	*Opal*	64, 1, 9	68574	27375	6875	102824
137	*Orontes*	25, 15, 11	83834	87328	12955	124117
138	*Osborne*	—	—	—	—	—
139	*Osprey*	66, 2, 1	39664	11674	4817	56155
140	*Pegasus*	62, 3, 11	36697	12809	4421	53927
141	*Pelican*	69, 19, 5	41282	14939	4210	60431
142	*Penguin*	63, 17, 9	39611	11879	4310	55800

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машины.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
		L. s. d.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.
143	*Pert*	—	—	—	—	—
144	*Phaeton*	—	86763	58435	—	—
145	*Philomel*	47,0,6	20220	8233	2475	30928
146	*Pickle*	56,1,8	6618	2211	157	8986
147	*Pike*	56,5,11	6643	2216	207	9066
148	*Pincher*	64,13,6	8731	3030	170	11931
149	*Pioneer*	64,11,10	19378	9563	1735	—
150	*Plucky*	52,12,7	5526	1976	249	7751
151	*Pylades*	—	45500	16500	—	—
152	*Racer*	—	30000	11750	—	—
153	*Raleigh*	56,8,4	147248	46138	16848	210234
154	*Rambler*	59,3,4	26625	10413	3792	40830
155	*Ranger*	59,13,8	26558	10410	3876	40844
156	*Rapid*	60,4,10	46992	13285	13271	63548

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машины.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
		L. s. d.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.
157	*Raven*	56, 18, 5	14799	6234	1991	23024
158	*Ready*	57, 8, 9	17231	6693	2865	26709
159	*Redwing*	58, 9, 6	16373	5816	1464	23653
160	*Reindeer*	—	30000	11750	—	—
161	*Rifleman*	56, 3, 1	17970	6589	3029	27588
162	*Rocket*	60, 2, 10	17141	5788	1732	24661
163	*Rover*.	65, 8, 11	104718	65021	8294	178033
164	*Royalist*	60, 8, 5	47128	13381	3421	63930
165	*Ruby*	59, 11, 3	66113	27003	8908	102024
166	*Sabrina*	71, 18, 3	15102	5130	1359	21591
167	*Sampson*	48, 9, 6	12119	13220	207	25546
168	*Sapphire*	51, 19, 9	51986	26311	8602	86899
169	*Sappho*	60, 14, 3	29749	9242	3494	42485
170	*Satellite*.	60, 13, 2	47313	15407	5336	68056
171	*Scourge*.	66, 10, 4	7849	1913	399	10161

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машины.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
172	*Scout*	L. s. d. 1	ф. ст. —	ф. ст. —	ф. ст. —	ф. ст. —
173	*Seagull*	46, 9, 11	19994	8336	2845	31175
174	*Seahorse*	53, 13, 9	15033	12804	1388	29225
175	*Severn*	—	100000	54000	—	—
176	*Shah*	54, 4, 10	177912	57333	14729	249974
177	*Sheldrake*	65, 1, 7	15619	5888	1484	22991
178	*Slaney*	68, 16, 5	14452	5525	1675	21652
179	*Snake*	66, 8, 8	7839	1921	389	10149
180	*Snap*	56, 0, 3	6610	2213	165	8988
181	*Spey*	72, 5, 7	15179	5966	1252	22397
182	*Sphinx*	—	31750	15250	—	—
183	*Starling*	57, 1, 6	14840	6269	2100	23209
184	*Staunch*	—	6719	—	—	6719
185	*Stork*	57, 6, 8	14906	6238	2057	23201
186	*Swift*	55, 16, 9	24290	10380	2366	37036

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машины.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
187	*Swinger*	L. s. d. 43, 13, 7	ф. ст. 10483	ф. ст. 3876	ф. ст. 1529	ф. ст. 15888
188	*Tamar*	36, 19, 2	90921	25636	11440	127997
189	*Tay*	69, 3, 4	14526	5973	1364	21813
190	*Teazer*	—	—	—	—	—
191	*Tees*	70, 12, 2	14828	5967	1474	22269
192	*Tenedos*	43, 2, 1	39226	20121	5913	65260
193	*Thalia*	35, 15, 2	47915	21709	6369	75993
194	*Thetis*	47, 15, 9	43963	21147	6619	71729
195	*Thistle*	—	—	—	—	—
196	*Tickler*	63, 12, 7	8590	3025	205	11820
197	*Tourmaline*	68, 12, 6	69998	25771	7660	103429
198	*Trent*	68, 12, 2	14412	5380	1531	21323
199	*Triton*	57, 14, 5	13853	8236	1481	23570
200	*Turquoise*	60, 14, 11	70468	27458	7318	105244
201	*Tweed*	60, 1, 9	14421	5330	1829	21580

Digitized by Google

№№ по порядку.	ИМЕНА СУДОВЪ.	СТОИМОСТЬ.				
		Одного тонна корпуса.	Всего корпуса.	Машины.	Такелажъ, мачты, шлюпки и проч.	Общая.
		L. s. d.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.	ф. ст.
202	*Tyne*	—	82164	—	—	82164
203	*Vesuvius*	80, 18,9	10522	7465	418	18405
204	*Volage*	56, 17,11	84775	41378	6664	132817
205	*Wanderer*.	—	25850	9800	—	—
206	*Wasp*.	60, 4,11	15664	5235	1674	22573
207	*Watchful*	—	17650	8500	—	—
208	*Weazel*.	63, 14,7	7520	3179	246	10945
209	*Wild Swan*.	63, 18,10	39643	11853	4375	55871
210	*Woodlark*.	45, 17, 10	22029	7997	3315	33341
211	*Wrangler*.	57, 12, 3	15555	5460	1712	22727
212	*Wye*	—	21500	—	—	21500
213	*Zephyr*	46, 6, 4	12505	4063	1673	18241

Digitized by Google

БИБЛІОГРАФІЯ.

НОВЫЯ КНИГИ.

Русскія:

Рѣка Аму Дарья и древнее соединеніе ея съ Каспійскимъ моремъ (Узбой). А. И. Свинцовъ. СПБ. 1885 г. 8 д., 76 стр., +1 карта.

Расчетъ водной поверхности бассейновъ въ комерческихъ портахъ. Гнусинъ СПБ. 1885 г. Тип. Мин. Путей Сообщ.. 8 д., 8 стр.

Наблюденія надъ атмосферными осадками въ 1883 году. Г. Вильдъ. СПБ. 1885 г. Тип. Имп. Акад. наукъ, 4 д., 17 стр.

Законы движенія въ воздухѣ летательныхъ машинъ наилучшихъ конструкцій. П. И. Зарубинъ. СПБ. 1885 г., 8 д., 13 стр.

Новыя правила довольствія нижнихъ чиновъ жалованьемъ и способъ примѣненія ихъ въ различныхъ случаяхъ. А. Витковскій. Одесса. 1885 г., 8 д., 59 стр.

Настольная книга командира роты. Полное пособіе для веденія хозяйства въ ротахъ и отдѣльныхъ командахъ. Д. А. Кіевъ, 1885 г.. 8 д., 6 нен. +VII+242 стр., цѣна 1 р. 30 к., съ перес. 1 р. 40 к.

Digitized by Google

Объ опытахъ прицѣльной стрѣльбы по блиндированнымъ постройкамъ. В. Муратовъ. Одесса. 1885 г., 12 д,, 24 стр.+1 черт.

Сборникъ постановленій, относящихся до техническихъ частей морскаго вѣдомства. Часть механическая. По 1 января 1884 г. Сост. Кодификаціоннымъ управленіемъ морскаго министерства. СПБ. Тип. Морск. Минист., 8 д., VII+135 стр. +6 табл. чертежей.

Тоже. Часть медицинская. 8 д., XV+524 стр.+VI табл. рисунковъ+10 стр. вѣдомостей+1 раскраш. рис.

Англійскія:

Report on the scientific results of the voyage of H. M. S. *Challenger* during the years 1873—76. Zoology, volumes IX and X. 1884.

Томъ IX, въ 800 стр. съ атласомъ въ 115 рисунковъ, посвященъ весь описанію и изслѣдованію фораминиферовъ, собранныхъ во время плаванія корвета *Challenger*, съ глубинъ отъ 600 до 2 900 саженъ. Томъ X, въ 630 стр., съ 79-ю рисунками, состоитъ изъ пяти частей; въ четвертой части профессоръ Тернеръ, изъ Эдинбурга, даетъ описаніе человѣческихъ череповъ, собранныхъ экспедиціею въ числѣ 143-хъ штукъ, съ острововъ Адмиралтейскихъ, Сандвичевыхъ, Чатамскихъ, Новой Зеландіи, Австраліи и Огненной земли, а также въ Патагоніи и Южной Африкѣ, въ остальныхъ частяхъ описываются моллюски и паразиты различныхъ видовъ.

The rescue of Greely, by commander W. S. Schley, U. S. N., and professor J. R. Soley, U. S. N. London, Sampson Low and C°.

Въ книгѣ этой подробно описано снаряженіе пароходовъ *Thetis*, *Bear* и *Alert* для спасенія экспедиціи поручика Грили. При этомъ авторы съ очевидностью доказываютъ, что безуспѣшность предшествовавшихъ двухъ экспедицій, посланныхъ для спасенія г. Грили въ 1882 году на пароходѣ *Neptune*, и въ 1883 году на *Proteus* и *Yantic*, зависѣла главнымъ образомъ отъ неопытности начальствующихъ лицъ по части полярнаго

Digitized by Google

мореплаванія; начальникъ первой экспедиціи былъ человѣкъ статскій г. Бибъ, а второй—кавалерійскій поручикъ Горлингтонъ.

A short history of the Naval and Military operations in Egypt from 1798 to 1802. by Lieut.-Colon. Sir Burgoyne. London. S. Low, 1885. Цѣна 5 шиллинговъ.

Examples, Conclusions and Maxims of modern naval tactics, by Commander W. Bainbrigde Hoff, U. S. Navy. London. Simpkin. 1885. Цѣна $10^1/_2$ шиллинговъ.

Нѣмецкія:

Eine Familienreise 14 000 Meilen in die Tropen und durch die Regionen der Passate, ausgeführt und geschildert von Lady Annie Brassey. Перев. съ англійскаго 290 рисунковъ и 7 картъ. Лейпцигъ, 1885 г.

Anleitung für Marineärzte zur Beurtheilung einer gesundheitsgemässen Schiffsverpflegung. Изданіе германскаго адмиралтейства. Берлинъ. Mitller und Sohn.

Nachtrag zur Rang-und Quartierliste der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1885. Berlin, Mittler und Sohn.

Указатель статей морскаго и техническаго содержанія въ иностранныхъ періодическихъ изданіяхъ.

Armee und Marine Zeitung. №№ 100, (9-го іюля) и 101 и 102 —О плаваніи и маневрахъ практической эскадры австро-венгерскаго флота.

Army and Navy Gazette. № 1 331 (25-го іюля):—О береговой оборонѣ Великобританіи; постройка военныхъ судовъ по контрактамъ; занятія эволюціонной эскадры. № 1 332:—Оборона комерческихъ портовъ Великобританіи. № 1 333:—Правила о храненіи миноносокъ въ запасѣ; слѣдствіе по дѣлу о потопленіи миннымъ пароходомъ *Hecla* пассажирскаго парохода *Cheerful;* о статьяхъ г. Шарма объ оборонѣ Франціи. № 1334:

Digitized by Google

—Заключенія спеціальной коммисіи о новой англійской артиллеріи.

Army and Navy Journal. № 1 146 (8-го августа): — Отчеты коммисій по вопросу о постройкѣ посыльнаго судна *Dolphin*.

Deutsche Heeres Zeitung. № 60 (25-го іюля):—Маневры австрійскаго флота. № 61:—Новый корветъ *Nixe*. № 62:—Заключеніе мира между Франціею и Китаемъ; полный списокъ судовъ французскаго флота. № 63:—Практическая эскадра германскаго флота; организація и составъ русскаго флота. № 65: — Заключеніе мира между Франціею и Китаемъ; программа плаванія практической эскадры германскаго флота. № 66:—Спускъ италіянскаго крейсера *Francesco Morosini*.

Engineer. № 1 543 (24-го іюля): — О законахъ пробиванія желѣзной брони. № 1 544:—Графическая кинематика, сообщеніе профессора Смита; по поводу брошюры Гобарта-паши о миноносцахъ. № 1 545:—Распредѣленіе брони на военныхъ судахъ, сообщеніе г. В. Е. Смита; дѣятельность сэра Натаніэля Барнаби въ связи съ англійскимъ флотомъ. № 1 546:—Орудіе полковника де Бакста, калибромъ въ 34 ц.-м. (13,4 дюйма).

Engineering. № 1 021 (24-го іюля):—Судостроеніе въ Соединенныхъ Штатахъ; система электрическаго освѣщенія Вестона, въ Америкѣ. № 1 022:—Объ искуственной тягѣ на большихъ пароходахъ. № 1 023:—Центробѣжная паровая помпа въ 43 дюйма; паровой паромъ между Портсмутомъ и островомъ Уайтъ; пароходъ *Coromandel*. № 1 024:—Усовершенствованная скорострѣльная пушка Гарднера; о мѣстѣ командира на военномъ суднѣ.

Hansa. № 14 (12-го іюля):—Будущность судостроенія; цвѣтовая слѣпота глазъ среди моряковъ; выдержки изъ офиціальнаго руководства морскимъ врачамъ для опредѣленія составныхъ частей съѣстныхъ припасовъ для команды. № 15:—Объ уходѣ за паровыми котлами; образованіе матросовъ и юнговъ германскаго торговаго флота въ 1884 году; спасательная шлюпка капитана Нортона.

Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine. *Августъ*: — Англія какъ военная держава, С. Гощевича (прод.).

Digitized by Google

JOURNAL DE LA MARINE, LE YACHT. № 382 (4-го іюля):—О вспомогательныхъ механизмахъ на судахъ, и личномъ составѣ механиковъ; бюджетъ французскаго флота на 1886 годъ (I—личный составъ); навигаціонное бюро торговаго флота въ Соединныхъ Штатахъ и преобразованіе закона о столкновеніи судовъ; циклонъ 3-го іюня (н. ст.). № 383:—Бюджетъ французскаго флота на 1886 годъ (II—судовой составъ); потери и положеніе французскаго флота въ послѣднее время; обзоръ торговыхъ флотовъ; постройка миноносокъ на заводѣ Крезо; броненосецъ *Italia;* атака миноносками въ Шей-По, рапортъ капитана Гурдона. № 385 (*): — Большіе маневры англійскаго флота; бюджетъ французскаго флота на 1886 годъ (III—артиллерія); машина съ тройнымъ расширеніемъ на пароходѣ *Sorbalense*; карта измѣненій фарватера въ устьѣ Сены съ 1881 по 1885 годъ. № 386:—Улучшеніе французскаго флота; обзоръ торговаго флота; быстроходная яхта *Stiletto*. № 387:—Миноноски въ Англіи; проектъ новаго размѣщенія парныхъ гребныхъ винтовъ.

JOURNAL OF THE ROYAL UNITED SERVICE INSTITUTION. № 130:—О наборѣ рекрутовъ въ армію и флотъ, сообщеніе подполковника Моди; жидкое топливо для морскихъ цѣлей, сообщеніе вице-адмирала Сельвана; электричество въ примѣненіи къ военно-морскому дѣлу, сообщеніе лейтенанта Чизхольмъ-Бэттена.

MARINE ENGINEER. *Іюль*:—О миноноскахъ въ англійской эволюціонной эскадрѣ; спускъ броненосца *Benbow*; посыльное судно *Surprise;* опыты употребленія толстыхъ стальныхъ плитъ для паровыхъ котловъ; скорострѣльная пушка г. Максима; минный крейсеръ *Panther;* скорострѣльныя и полевыя пушки Норденфельта; исторія колесныхъ пароходовъ; новые коммерческіе пароходы.

MITTHEILUNGEN AUS DEM GEBIETE DES SEEWESENS. № 7: — Обзоръ военныхъ дѣйствій на рѣкѣ Минъ въ 1884 году (переводъ съ французскаго); ученыя изслѣдованія по кораблестроенію (переводъ вступительной лекціи профессора Эльгара); разрывъ 6-дюйм. орудія на англійскомъ корветѣ *Active*; машина италі-

(*) Содержаніе № 384-го приведено въ прошлой книжкѣ М. Сборника.

Digitized by Google

янскаго броненосца *Etna;* новыя суда во флотахъ англійскомъ, германскомъ, русскомъ и американскомъ; статистика торговыхъ флотовъ.

Nautical Magazine. *Іюль*: — Морское дѣло на выставкѣ изобрѣтеній; донесеніе англійскихъ делегатовъ на конференціи о первомъ меридіанѣ; о постройкѣ миноносокъ для мѣстной обороны приморскихъ портовъ Великобританіи; дѣйствующій въ Россіи торговый уставъ (прод.).

Revue d'Artillerie. *Іюль*:—Изслѣдованіе законовъ сопротивленія воздуха (оконч.); обзоръ главнѣйшихъ артиллерійскихъ опытовъ въ Швейцаріи въ 1884 году; теорія упругаго равновѣсія коническихъ поверхностей (прод.); новый металлъ «Дельта»; проба 30,5 ц.-м. орудія въ Кадиксѣ.

Revue Maritime et Coloniale. *Августъ*:—Бюджетъ англійскаго флота на 1885 — 1886 годъ; орудія изъ стальной проволоки; военные флоты древнихъ и среднихъ вѣковъ (прод.); новыя суда англійскаго флота; проба броненосца *Aquidaban;* сравненіе судовъ съ точки зрѣнія движителя.

Times. № 31 504 (21-го іюля):—Выводы изъ занятій эволюціонной эскадры; парламентское слѣдствіе о расходахъ адмиралтейства. № 31 505: — Слѣдствіе о расходахъ адмиралтейства; потопленіе пассажирскаго парохода *Cheerful* англійскимъ миннымъ пароходомъ *Hecla*. № 31 506: — Лордъ Гамильтонъ объ англійскомъ флотѣ; слѣдствіе о расходахъ адмиралтейства. № 31 508:—Замѣтки сэра Брассея о маневрахъ въ Бирхавенѣ; слѣдствіе о расходахъ адмиралтейства. № 31 509:—Распущеніе эволюціонной эскадры англійскаго флота. № 31 512: — Спускъ миннаго крейсера *Scout*. №№ 31 514—31 516:—Слѣдствіе по дѣлу о столкновеніи парохода *Hecla*. № 31 518:—Докладъ парламентской коммисіи о расходахъ адмиралтейства. № 31 523:—Инструкція о храненіи запасныхъ миноносокъ.

Digitized by Google

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

МОРСКОЕ ДѢЛО ЗА ГРАНИЦЕЮ.

Маневры англійской эскадры спеціальнаго назначенія: Ночная атака эскадры миноносками; раздѣленіе эскадры на два непріязненныхъ отряда и переходъ изъ залива Блэксудъ въ Бельфастъ; маневры на пути въ Портлендъ; расформированіе эскадры спеціальнаго назначенія, и распредѣленіе судовъ для будущихъ плаваній; программа вопросовъ адмирала Горнби по поводу бывшихъ маневровъ; различныя мнѣнія по поводу бывшихъ маневровъ; **Стоимость найма англійскихъ коммерческихъ крейсеровъ. Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты:** бюджетъ англійскаго флота на 1885—86 годъ; и Гобартъ-Паша; броненосецъ *Rodney*; посыльныя суда *Surprise* и *Alacrity*; минные крейсеры *Scout* и *Serpent*; броненосецъ *Cyclops*, корветъ *Pylades*, шлюпъ *Icarus* и пароходъ *Albert*; новое распредѣленіе судовъ англійскаго пароваго резерва и статистика военнаго судостроенія за 1880—84 годы; потопленіе парохода *Cheerful* минянымъ пароходомъ *Hecla*; италіянскій броненосецъ *Francesco Morosini*; германская практическая эскадра; корветъ *Nixe*, пароходъ *Nachtigal* и парусныя яхты *Lust* и *Liebe*; личный составъ и плавающія суда германскаго флота въ маѣ 1885 года; морское образованіе въ Германіи; бельгійскій авизо *Ville d'Anvers*; шведскій корветъ *Freya*; новые проекты американскихъ крейсеровъ. **Минное дѣло:** Англія—правила о храненіи миноносокъ; новая миноноска завода Ярроу; опыты съ жидкимъ топливомъ; Франція—заказъ новыхъ миноносокъ; миноносцы авизо *Couleuvrine* и *Dague*; новый опытъ плаванія миноносокъ по внутреннимъ водамъ; гибель двухъ миноносокъ; Германія—новыя миноноски. **Артиллерія:** законы пробиванія желѣзныхъ броневыхъ плитъ; изготовленіе и передѣлка новыхъ орудій въ Англіи; пушечный заводъ Круппа и новый заказъ Турецкаго правительства. **Разныя извѣстія:** Металлъ Дельта.

Маневры англійской эскадры спеціальнаго назначенія.

Вторая часть маневровъ эскадры адмирала Горнби происходила у сѣверо-восточнаго берега Ирландіи, въ заливѣ Блэксудъ, очень просторномъ, и открытомъ для вѣтровъ съ

Digitized by Google

моря и зыби отъ запада. Въ силу послѣднихъ условій, якорная стоянка въ заливѣ Блэксудъ считалась особенно подходящею для предстоявшихъ занятій.

Утромъ 4-го іюля (н. ст.) эскадра адмирала Горнби, послѣ того какъ была задержана на нѣсколько часовъ густымъ туманомъ у западнаго берега Ирландіи, благополучно пришла изъ Бирхавена въ заливъ Блэксудъ, и стала тамъ на якорь незадолго до полдня. Въ тотъ же день спустили гребныя суда и стали готовить мины и противуминныя сѣти. На слѣдующій день погода стояла пасмурная, шелъ дождь, и къ вечеру развело такое волненіе, что пришлось поднять обратно на суда тѣ мины, которыя предназначались къ выстановкѣ и уже были сгружены на шлюпки. Утромъ послали миноноску въ Бельмулетъ за почтою, но потомъ, когда вѣтеръ засвѣжѣлъ, послали буксирный пароходъ *Seahorse* присмотрѣть за миноноскою.

6-го іюля утромъ дуло очень свѣжо и былъ сдѣланъ сигналъ: «Отставить выстановку минъ». Тѣмъ не менѣе, въ 8 часовъ утра были выпущены обычныя двѣ мины Уайтхеда съ каждаго судна, и всѣ мины потомъ подобраны. Затѣмъ посылали пароходъ *Hecla* и таранъ *Polyphemus* для установки на мѣсто электрическаго кабеля.

7-го іюля былъ яркій солнечный день и барометръ быстро подымался, но волненіе и зыбь продолжались. Вечеромъ были назначены маневры, въ которыхъ восемь миноносокъ 1-го класса должны были атаковать стоявшіе на якорѣ броненосцы, при чемъ послѣднимъ предстояло защищаться сѣтями и огнемъ своей артиллеріи, при содѣйствіи электрическаго освѣщенія съ дружественныхъ канонерскихъ лодокъ и мелкихъ судовъ.

Атаковывать разрѣшалось только тѣ броненосцы, которые снабжены оборонительными сѣтями, но въ то же время броненосцы *Minotaur*, *Agincourt*, *Repulse* и *Lord Warden*, не имѣвшіе такихъ сѣтей, имѣли назначеніе участвовать въ оборонѣ, что, по мнѣнію нѣкоторыхъ газетъ, нельзя не признать ошибкою.

Эскадра стояла на якорѣ слѣдующимъ образомъ: брене-

Digitized by Google

носцы въ три линіи; внѣ ихъ корветы, канонерскія лодки и посыльныя суда, поставленныя такимъ образомъ, чтобы ихъ электрическое освѣщеніе представляло непрерывный кордонъ вокругъ броненосной эскадры; затѣмъ, внѣ легкихъ судовъ, расположились шлюпки и миноноски 2-го класса, частью на якорѣ, частью группами по двѣ и по три, для сторожевой службы.

Ночь ожидалась темная, и потому, въ противоположность ночнымъ атакамъ въ заливѣ Бэнтри, состоявшимся при ночномъ лунномъ освѣщеніи, расчитывали на результаты болѣе благопріятные по отношенію къ атакующимъ миноноскамъ. Но въ дѣйствительности ночь оказалась ясная, хотя луна и не свѣтила. На судахъ служба шла повахтенно, но командѣ приказано было подняться по первой тревогѣ.

Сигналъ о начавшейся атакѣ былъ поданъ около 10 часовъ 30 мин. вечера синимъ фалшфееромъ съ одной изъ сторожевыхъ шлюпокъ. Броненосецъ *Minotaur* отвѣтилъ звуковымъ сигналомъ помощью сирены и немедленно послѣ этого броненосецъ *Penelope* открылъ огонь. Миноноски были обнаружены, хотя полагаютъ, что если бы ночь была темнѣе, то онѣ могли бы подойти достаточно близко, чтобы выпустить свои мины. Но ихъ увидѣли за предѣлами миннаго выстрѣла и потому атака была признана безуспѣшною. Не смотря на принятыя мѣры для замаскированія ихъ пути, съ броненосцевъ можно было слѣдить за миноносками также хорошо, какъ днемъ, по вылетавшимъ изъ трубъ искрамъ, и при перемѣнахъ курсовъ, пушки-револьверы и скорострѣльныя могли безъ всякаго затрудненія удерживать атакующихъ въ предѣлахъ своего обстрѣла.

Начальникъ отряда миноносокъ, коммендеръ Гальвей, напрасно старался выбросить свои мины при благопріятныхъ условіяхъ. По словамъ одного изъ корреспондентовъ, миноноски были сто разъ уничтожены огнемъ артиллеріи и скорострѣльныхъ пушекъ, прежде чѣмъ онѣ могли выбросить свои мины. Тѣмъ не менѣе онѣ приближались—таково было приказаніе—достаточно близко для выстрѣловъ, но всѣ мины

Digitized by Google

были задержаны въ сѣтяхъ броненосцевъ *Rupert*, *Hotspur* и *Ajax*.

Въ то же время вся артиллерія броненосцевъ стрѣляла бѣглымъ огнемъ, съ цѣлью опредѣлить, можетъ ли эскадра, при данныхъ обстоятельствахъ, окружить себя такимъ пушечнымъ дымомъ, который могъ бы облегчить дѣйствія миноносокъ; но свѣжій вѣтеръ быстро уносилъ дымъ и оставлялъ мѣсто боя совершенно чистымъ, въ продолженіи всего получаса наиболѣе частаго огня; корреспондентъ газеты «*Times*» между прочимъ замѣчаетъ, что при стрѣльбѣ по миноноскамъ холостыми зарядами изъ орудій, употребляли для зарядовъ крупнозернистый порохъ, которымъ снаряжаютъ бомбы, а не порохъ, называемой «pebble», котораго несгорающіе кубики представляютъ собою довольно неудобные снаряды, иногда не безопасные. Но съ другой стороны крупнозернистый порохъ сгорая быстрѣе, производитъ гораздо болѣе рѣзкій выстрѣлъ и служитъ причиною поврежденія стеколъ и другихъ хрупкихъ принадлежностей на судахъ.

По словамъ того же корреспондента, вся атака была очень красива съ точки зрѣнія пиротехнической, но не прибавила многаго къ имѣвшимся свѣдѣніямъ по части морской стратегіи. Довольно многіе офицеры, пишетъ корреспондентъ, начинаютъ думать, что при нѣкоторыхъ условіяхъ военнаго времени, электрическое освѣщеніе на судахъ можетъ иногда приносить больше вреда чѣмъ пользы тѣмъ, которые его употребляютъ. Это освѣщеніе указываетъ непріятелю мѣсто корабля и ослѣпляетъ команды дружественныхъ шлюпокъ, которымъ приходится пересѣкать струи электрическаго свѣта.

Группируя же въ одно результаты произведенной атаки, можно придти къ заключенію, что при данной диспозиціи англійской эскадры, она была очень хорошо защищена какъ своими развѣдчиками и поясомъ электрическаго огня такъ и сѣтями у броненосцевъ; по мнѣнію нѣкоторыхъ, для достиженія успѣха атакующихъ, послѣднимъ слѣдовало, сначала, сдѣлать нападеніе на мелкія суда и ихъ уничтожить, притомъ не минами Уайтхеда, которыя, въ большинствѣ случаевъ, проскочили бы ниже подводныхъ частей мелкосидящихъ су-

Digitized by Google

довъ, а минами шестовыми. По словамъ англійскихъ газетъ, могутъ конечно сказать, что стоявшая на якорѣ эскадра была до такой степени сильна сравнительно съ атакующими, что неудачу послѣднихъ можно было предсказать впередъ. Съ этимъ мнѣніемъ согласна также газета «*Journal de la Flotte*», но она же полагаетъ, что при данныхъ обстоятельствахъ и двадцать или тридцать миноносокъ не могли бы нанести серіознаго удара англійской эскадрѣ.

Въ общемъ, говоритъ та же газета, произведенная атака интересна только въ томъ отношеніи, что она была сдѣлана при обыкновенныхъ условіяхъ военнаго времени, потому что уже давно было извѣстно о возможности задерживать сѣтями мины Уайтхеда. Въ Италіи пробовали сѣти трехъ сортовъ, шелковыя, пеньковыя и изъ стальной проволоки, при чемъ послѣднія дали результаты удовлетворительные. При ударѣ миною, сѣть смѣщалась метра на 2 или на $2^1/_2$, но удерживалась въ такомъ разстояніи отъ судна, что взрывъ не представлялъ никакой опасности.

Въ этомъ именно и заключается по мнѣнію «*Journal de la Marine*» слабая сторона самодвижущейся мины. Стрѣляетъ она теперь очень мѣтко, но не можетъ преодолѣть препятствія, которое попадется на пути. Годъ тому назадъ, когда англійскій минный пароходъ *Hecla* находился въ Фіуме, г. Уайтхедъ, просилъ командира поставить оборонительную сѣть, и выпустилъ въ нее довольно большое число минъ, которыя и были всѣ остановлены.

На слѣдующій день спросили г. Уайтхеда, не придумалъ ли онъ средства устранить затрудненіе. «Это будетъ легко», отвѣчалъ онъ, «когда минѣ сообщимъ способность нырять подъ сѣть и подыматься по проходѣ ея. Но теперь я не имѣю рѣшенія». Можно допустить, заключаетъ «*Journal de la Marine*», что такая задача и неразрѣшима, не смотря на всю изобрѣтательность человѣческаго ума.

11-го іюля эскадра адмирала Горнби раздѣлилась на два отряда. Одинъ, подъ командою контръ адмирала Уайта, въ составѣ броненосцевъ *Agincourt*, *Hotspur*, *Rupert Repulse*, *Ajax*, *Penelope*, *Sultan*, корвета *Conquest*, шлюповъ *Mariner* и

Digitized by Google

Cormorant, канонерскихъ лодокъ *Medway* и *Pike*, и парохода *Oregon*, а также четырехъ миноносокъ 1-го класса, снялся съ якоря изъ залива Блэксудъ и пошелъ въ море, имѣя запечатанныя приказанія. Отрядъ этотъ долженъ былъ представлять непріятельскую эскадру, назначеніе которой помѣшать эскадрѣ адмирала Горнби выйти изъ залива Блэксудъ и идти въ Бельфастъ сѣвернымъ входомъ Ирландскаго пролива. На якорѣ остались, подъ начальствомъ адмирала Горнби, броненосцы *Minotaur*, *Hercules*, *Shannon*, *Lord Warden*, *Devastation*, *Iron Duke* и *Polyphemus*, развѣдчикъ *Mercury*, пароходы *Hecla* и *Seahorse*, шлюпъ *Racer*, канонерскія лодки *Express*, *Medina* и *Snap* и четыре миноноски 1-го класса. Какъ видно эскадра блокирующая была почти одинаковой силы съ эскадрою блокируемою.

Послѣ полдня началась дурная погода, небо покрылось тучами и, вѣтеръ засвѣжѣлъ. Условія эти признаны были благопріятными для прорыва блокады; адмиралъ Горнби снялся съ якоря въ 10 часовъ вечера и вышелъ изъ залива при проливномъ дождѣ и безъ всякихъ отличительныхъ огней. Съ моря шло большое волненіе и канонерскія лодки не могли идти самостоятельно, а потому броненосцы взяли ихъ на буксиръ; пришлось идти малымъ ходомъ, такъ что миноноски должны были постоянно мѣнять курсы, чтобы не потерять изъ виду главную часть эскадры; но миноноскамъ пришлось очень тяжело, и въ 7 часовъ утра коммендеръ Гальвей увѣдомилъ сигналомъ, что у одной миноноски обнаружилась течь, а остальныя имѣютъ поврежденія. Въ это время находились въ разстояніи 50 миль отъ берега, и миноноскамъ приказано было возвратиться въ заливъ Блэксудъ, подъ конвоемъ развѣдчика *Mercury*.

Послѣ этого адмиралъ Горнби взялъ курсъ на мысъ Сѣверо-Восточный, обогнулъ сѣверный берегъ Ирландіи и подошелъ такимъ образомъ къ мысу Кантайръ, не встрѣтивъ непріятеля. Путь былъ свободный и адмиралъ могъ войти въ одинъ изъ многочисленныхъ портовъ западнаго берега Англіи. Другими словами задача эскадры считалась исполненною, и адмиралъ поднялъ сигналъ объ окончаніи маневровъ и пере-

Digitized by Google

мѣнѣ курса на Бельфастъ. Но въ самый моментъ подъема сигнала, съ двухъ судовъ считавшихся непріятельскими, броненосца *Agincourt* и парохода *Oregon*, взвились двѣ боевыя ракеты, показавшія, что непріятель находится не очень далеко. Такимъ образомъ, если бы допустить, что эскадра адмирала Уайта состояла исключительно изъ хорошихъ ходоковъ, то адмиралъ Горнби не имѣлъ бы возможности форсировать входъ въ сѣверный каналъ между островомъ Ратлинъ и мысомъ полуострова Кантайръ.

Въ Бельфастѣ ученій не было никакихъ, и въ четвергъ 16-го іюля, при отличной погодѣ эскадра вышла въ море послѣ полдня. Весь слѣдующій день былъ употребленъ на производство эволюцій подъ парами, на атаки частей эскадры миноносками, но, по словамъ «*Times*», конечно, каждый разъ, безуспѣшно. Между прочимъ, во время эволюцій производились опыты употребленія для сигналовъ семафора вмѣсто флаговъ. Но попытка была неудачна, да и трудно было ожидать другаго при совершенной неопытности сигнальщиковъ въ такомъ новомъ дѣлѣ; при томъ и семафорные знаки были слишкомъ малы, чтобы быть ясно видимыми на болѣе отдаленныхъ отъ адмирала судахъ эскадры.

Утромъ 18-го іюля броненосцы *Minotaur* и *Ajax* получили приказаніе имѣть ходу 12 узловъ; адмиралъ желалъ лично убѣдиться въ качествахъ поворотливости броненосца *Ajax*, о которыхъ говорилось такъ много дурнаго. Послѣ часоваго испытанія, по выраженію корреспондента газеты «*Times*», было признано, что *Ajax* не такъ хорошъ, какимъ онъ долженъ быть, но и не такъ плохъ, какимъ онъ могъ бы быть. По поводу такого неопредѣленнаго результата можно замѣтить, что въ «*Journal de la Marine*,» со словъ также одной англійской газеты, упоминается о случаѣ, въ которомъ броненосецъ *Agincourt* избѣжалъ несчастія только благодаря собственной поворотливости; *Ajax* нѣсколько разъ угрожалъ ему тараномъ, не смотря на всѣ усилія своего командира.

19-го іюля эскадра стала на якорь въ Торбеѣ, а съ разсвѣтомъ 20-го вышла въ море, чтобы идти въ Портлендъ, входы въ который предполагалось заградить минами. По-

Digitized by Google

дробности о дальнѣйшемъ плаваніи и маневрахъ эскадры намъ неизвѣстны; въ газетѣ «*Times*» только сообщено, что 22-го іюля вечеромъ эскадра была расформирована, и 23-го іюля, утромъ западный отрядъ, въ составѣ броненосцевъ *Agincourt*, подъ флагомъ контръ-адмирала Уайта, *Hotspur*, *Iron Duke* и *Ajax*, шлюпа *Mariner*, канонерской лодки *Express*, пароходо-фрегата *Valorous* и буксирнаго парохода *Seahorse*, прибыли въ Плимутъ. Пароходъ крейсеръ *Oregon* пришелъ туда передъ полднемъ. Въ тотъ же день былъ объявленъ приказъ адмиралтейства о распредѣленіи судовъ по портамъ и объ окончаніи нѣкоторыми изъ нихъ кампаніи.

24-го іюля адмиралъ сэръ Горнби перенесъ свой флагъ на корабль *Duke of Wellington*, въ званіи главнаго командира Портсмутскаго порта, а вице-адмиралъ Феллоузъ поднялъ свой флагъ на броненосцѣ *Minotaur*, въ званіи начальника эскадры Англійскаго канала. Изъ остальныхъ судовъ бывшей эскадры, броненосецъ *Hercules* остался въ Портлендѣ, гдѣ будетъ служить флагманскимъ судномъ главнаго командира. Броненосцы *Lord Warden* и *Repulse* кончили кампанію и замѣнены броненосцами *Devastation* и *Rupert*, изъ которыхъ первый займетъ станцію въ Квинсферри, а второй въ Гуллѣ. Подобнымъ образомъ броненосецъ *Ajax* замѣнитъ *Shannon* въ Гринокѣ; *Hotspur* замѣнитъ *Defence* въ Холихэдѣ. Въ свою очередь *Shannon* замѣнитъ *Valiant* въ Лимерикѣ. *Defence* и *Valiant* кончили кампанію. (*)

Составъ новой эскадры Англійскаго канала еще не извѣстенъ. Пока она состоитъ изъ броненосцевъ *Minotaur*, *Sultan* и *Agincourt*, которые, впрочемъ, подлежатъ еще исправленіямъ. Въ мартѣ будущаго года къ нимъ могутъ присоединиться броненосцы *Inflexible*, *Imperieuse* и *Colossus*.

(*) На запросъ въ парламентѣ, первый лордъ адмиралтейства, адмиралъ лордъ Гамильтонъ, нѣсколько дней спустя заявилъ, что броненосцы *Lord Warden*, *Valiant*, *Repulse* и *Defence* вѣроятно будутъ назначены, въ послѣдствіи, для портовой службы; но эти суда болѣе не будутъ считаться удовлетворительными мореходными броненосцами.

Digitized by Google

Изъ неброненосныхъ судовъ корветъ *Conquest* и шлюпъ *Cormorant* назначены къ отправленію въ Тихій Океанъ. Развѣдчикъ *Mercury* теперь кончитъ кампанію въ Портсмутѣ, но въ послѣдствіи долженъ будетъ замѣнить развѣдчикъ *Iris* въ Средиземномъ морѣ. Канонерскія лодки *Mariner*, *Racer* и *Express*, послѣ исправленій въ Девонпортѣ, отправятся на станціи въ Остъ-Индію и къ западному берегу Африки. Пароходъ *Oregon* кончитъ кампанію въ Плимутѣ. Таранъ-миноносецъ *Polyphemus* будетъ еще испытывать свою машину въ Портсмутѣ. Лодки *Medina* и *Medway* займутъ прежнія свои мѣста при флагманскомъ и артиллерійскомъ корабляхъ въ Портсмутѣ. Лодки *Snap* и *Pike* будутъ вытащены на берегъ. Наконецъ, всѣ восемь миноносокъ 1-го класса, которыя были въ составѣ эволюціонной эскадры, кончаютъ кампанію и будутъ починяться.

Намъ остается еще привести перечень вопросовъ, предложенныхъ адмираломъ Горнби на разрѣшеніе командирамъ судовъ его эскадры. Въ особой запискѣ, адмиралъ заявилъ, что главные вопросы, заслуживающіе изслѣдованія, суть слѣдующіе.

Какова дѣйствительность подводныхъ минъ тѣхъ системъ, которыми располагаютъ суда для защиты противъ внезапной атаки?

Употребленіе пироксилина для обсерваціонныхъ минъ;

Значеніе минъ электро-контактныхъ;

Дѣйствительность минъ электро-гальваническихъ, безопасность при ихъ выстановкѣ и обратномъ ихъ вынимании изъ воды;

Можно-ли пользоваться тѣми же проводниками для контръ-минъ и для минъ электро-контактныхъ?

Можетъ-ли флотъ считать себя въ безопасности относительно ночной атаки, если онъ защищенъ миноносками поставленными на якорѣ въ удобныхъ мѣстахъ, и можетъ дѣйствовать своею артиллеріею, какъ съ постоянныхъ батарей, при томъ безъ выстановки донныхъ минъ?

Какое значеніе имѣетъ электрическое освѣщеніе на берегу или на шлюпкахъ, и лучшіе способы его установки?

Digitized by Google

Какая лучшая система обороны флота посредствомъ минъ?

Какое значеніе имѣютъ нѣкоторыя спеціальныя мины?

Какой лучшій родъ загражденій для обороны?

Слѣдуетъ ли ставить боновое заграждение внутри или внѣ заграждения миннаго, или слѣдуетъ ставить два бона?

Если боновое заграждение предполагается деревянное, то какъ добывать необходимый для него матеріалъ, и гдѣ его хранить на безрангоутныхъ судахъ?

Слѣдуетъ-ли къ боновымъ заграждениямъ, подвѣшивать сѣти и если слѣдуетъ, то какимъ образомъ?

Какія шлюпки слѣдуетъ употреблять для сторожевой службы?

Какъ ихъ размѣщать и какъ должны быть онѣ вооружены?

Какимъ образомъ слѣдуетъ разрушать бонъ, хорошо сооруженный?

Какъ слѣдуетъ расположить флотъ на якорѣ въ портѣ, въ оборонительномъ положеніи?

Закончивъ приведенными вопросами, описаніе маневровъ и плаванія англійской эволюціонной эскадры, намъ остается подвести итоги всѣмъ результатамъ произведенныхъ маневровъ, для чего мы воспользуемся статьями газетъ «*Times*» и «*Journal de la Marine*».

Подъ заглавіемъ «урокъ эволюціонной эскадры» корреспондентъ газеты «*Times*», въ нумерѣ отъ 21-го іюля (н. ст.) высказываетъ между прочимъ, слѣдующее.

«Польза боновыхъ загражденій, какой бы прочности они не были, оказалась именно такою, какою ее себѣ представляли прежде; боны непроходимы для шлюпокъ и миноносокъ, но не служатъ препятствіемъ для судна съ большимъ ходомъ. При томъ запасы современной эскадры броненосцевъ совершенно недостаточны для сооруженія боновъ, подобныхъ устроеннымъ въ Бирхавенѣ, если за эскадрою не будетъ слѣдовать судно, нагруженное бревнами для этой спеціальной цѣли».

«Миноноски должны быть, какъ и до сихъ поръ, раздѣлены на два класса, но демаркаціонная линія между ними должна быть проведена гораздо болѣе опредѣленно. Двѣ миноноски типа *Childers*, которыя сопровождали эскадру, могутъ считаться безопасными при всякомъ обыкновенномъ волненіи, но того

Digitized by Google

же нельзя сказать о миноноскахъ меньшихъ размѣровъ. Другія миноноски такъ называемаго перваго класса, не только неудобны до степени трудно воображаемой, но положительно опасны при довольно умѣренномъ вѣтрѣ. И фактъ конвоированія миноносокъ большимъ судномъ едва ли представляетъ для нихъ какое нибудь обезпеченіе отъ возможной опасности. Если одна изъ нихъ опрокинется, то ближайшій броненосецъ пожалуй не будетъ въ состояніи подать какую нибудь помощь, и по всей вѣроятности окажется только свидѣтелемъ потопленія миноноски со всею ея командою».

«Другое неудобство, которое», по мнѣнію корреспондента, «никогда не должно быть допускаемо, это употребленіе миноносокъ для буксированія. Онѣ, по необходимости, очень непрочной конструкціи и снабжены деликатными машинами, и тѣмъ не менѣе ежедневно можно было наблюдать въ заливѣ Бэнтри одну изъ миноносокъ, старающуюся изъ всѣхъ силъ буксировать три или четыре тяжелыя шлюпки, или длинный рядъ рангоутныхъ деревьевъ. Машины ихъ конечно надрывались и портились, если не совершенно повреждались по временамъ. Это обстоятельство, между прочимъ, указываетъ на неисчислимую пользу, какую могутъ приносить при эскадрахъ такіе пароходы, какъ *Seahorse* и *Hecla*. Если бы *Seahorse* былъ все время въ Бирхавенѣ, то миноноскамъ не пришлось бы исполнять обязанность буксирныхъ пароходовъ, и если бы тамъ не было парохода *Hecla*, то миноноски не могли бы быть исправляемы».

Далѣе корреспондентъ перечисляетъ хорошія качества тарана-миноносца *Polyphemus*, и слабыя—броненосца *Ajax*. Броненосцы *Rupert* и *Hotspur* онъ называетъ очень полезными второклассными судами при эскадрахъ. Пароходъ *Oregon* оказался отличнымъ въ качествѣ развѣдчика. Что же касается канонерскихъ лодокъ, то оба типа, т. е. «рѣчныя» и системы г. Ренделя, были до крайности безполезны при эскадрѣ мореходныхъ броненосцевъ, да и по правдѣ сказать, говоритъ корреспондентъ, онѣ никогда и не предназначались для такой службы. Въ лодкахъ «рѣчныхъ» (*Medina* и проч.) нѣтъ ни одного искупающаго достоинства, а лодки *Snap* и *Pike*, если

Digitized by Google

ихъ буксировать со скоростью десяти узловъ, неминуемо должны пойти ко дну, наполнившись водою съ носу, вслѣдствіе огромной тяжести ихъ баковыхъ 18-ти тонныхъ орудій. Но канонерскія лодки, настоящія мореходныя, приносятъ очень большую пользу, какъ это показала лодка *Express* (водоизмѣщеніе 455 тоннъ, машина въ 440 индикаторныхъ силъ, орудій 4). Лодки такой величины, но выстроенныя изъ стали, и съ ходомъ на 2 узла болѣе, были бы чрезвычайно полезны. Относительно скорости судовъ, корреспондентъ замѣчаетъ, что, безъ сомнѣнія, это очень важный элементъ, но пройдутъ годы, прежде чѣмъ англійскій флотъ будетъ въ состояніи дѣйствовать соединенно при скорости много большей одиннадцати узловъ; вѣроятно, что и въ иностранныхъ флотахъ дѣло стоитъ не лучше, а все потому что остаются тихоходы, отъ которыхъ трудно отдѣлаться. Поэтому и канонерскія лодки съ ходомъ въ 12 узловъ будутъ полезны еще долгое время. Впрочемъ, и лодки *Snap* и *Pike* могутъ быть полезны, но только для обороны портовъ, въ качествѣ плавучихъ платформъ для крупнокалиберныхъ орудій.

Въ заключеніе своихъ выводовъ корреспондентъ газеты «*Times*» выражаетъ желаніе, чтобы будущія эскадры Англійскаго канала состояли изъ судовъ современныхъ, а не такихъ устарѣлыхъ броненосцевъ какъ *Minotaur* и другіе.

Съ гораздо большею рѣзкостью высказались объ устарѣлыхъ судахъ бывшей эскадры адмирала Горнби, нѣкоторые члены парламента, при обсужденіи бюджета флота на текущій годъ. Такъ напримѣръ г. Ридъ замѣтилъ, что первоначально эта эскадра была собрана съ цѣлью образовать эскадру Балтійскаго моря; но большинство судовъ эскадры непригодно именно для плаванія въ Балтикѣ. Такой плачевный результатъ г. Ридъ относитъ къ дѣятельности не одного послѣдняго адмиралтейства, а къ нѣсколькимъ послѣдовательнымъ составамъ управленія. Съ 1870 года, сказалъ онъ, на военное судостроеніе израсходовано 24 500 000 фунт. стерл. (154 000 000 р. мет.), а между тѣмъ въ 1885 году, когда потребовался флотъ для обороны государства, адмиралтейство могло выставить только три броненосца, изъ числа выстроенныхъ на эти деньги.

Digitized by Google

Одинъ изъ нихъ, *Polyphemus*, защищенъ трехдюймовою бронею, и не имѣетъ сколько нибудь значительной артиллеріи, другой, *Shannon*, имѣетъ только невысокій поясъ брони у ватерлиніи, а орудія его открыты для дѣйствія всякой скорострѣльной пушки. Третій броненосецъ *Ajax*. А какова остальная часть эскадры? Въ составѣ ея было два старыхъ деревянныхъ броненосца, которые три года тому назадъ официально признаны послѣдними изъ числа устарѣлыхъ судовъ съ деревянными корпусами. Другіе два броненосца *Agincourt* и *Minotaur* также три года предназначались быть капитально исправленными, между тѣмъ теперь попали въ число боевыхъ судовъ. Остальныя суда только посредственныя и они были проектированы г. Ридомъ 15 лѣтъ тому назадъ.

Другой изъ ораторовъ въ парламентѣ, адмиралъ сэръ Дж. Гей, напомнилъ, что бывшій гражданскій лордъ адмиралтейства (при министерствѣ г. Гладстона), г. Кэнъ, высказывалъ недавно, что англійскій флотъ никогда не былъ въ лучшемъ состояніи, чѣмъ въ настоящее время, что флотъ этотъ равносиленъ флотамъ всякихъ двухъ другихъ государствъ, что, по выполненіи проектированной программы судостроенія, онъ будетъ равносиленъ флотамъ всякихъ трехъ другихъ государствъ, и что англичане могли бы стать бортъ о бортъ съ французскимъ флотомъ и взять каждое его судно. Сэръ Дж. Гей просилъ позволенія отрицать вѣрность показаній бывшаго гражданскаго лорда адмиралтейства.

Во первыхъ весь резервный флотъ Англіи былъ собранъ въ заливѣ Бэнтри, и о немъ нельзя сказать, чтобы тамъ находились суда въ достаточномъ числѣ и силѣ для захвата французскаго флота. Дѣйствительно, эволюціонная эскадра въ заливѣ Бэнтри состояла изъ 13 броненосцевъ изъ которыхъ только пять, включая броненосецъ *Ajax*, могутъ ходить по 14 узловъ; нѣкоторыя суда въ эскадрѣ вовсе безъ брони, и есть такія, которыя не могутъ ходить даже по 9 узловъ.

Во вторыхъ, по мнѣнію сэра Дж. Гея, совершенно не сообразно предполагать, чтобы Англія была въ состояніи господствовать въ океанѣ съ тѣми комерческими крейсерами, которые вооружены прежнимъ адмиралтействомъ. Напримѣръ, изъ

*

Digitized by Google

числа шестнадцати крейсеровъ въ эволюціонной эскадрѣ былъ только одинъ, который вооруженъ вполнѣ соотвѣтственно для дѣйствія противъ непріятельскихъ крейсеровъ. Напрасно думать, что бывшее адмиралтейство оставило за собою достаточно сильный флотъ; напротивъ, состояніе эволюціонной эскадры съ очевидностью доказываетъ, что болѣе ошибочной попытки обмануть страну относительно дѣйствительной силы флота, никогда еще не было сдѣлано ни однимъ лицомъ, стоящимъ во главѣ управленія. Съ своей стороны адмиралъ сэръ Дж. Гей полагалъ, что слѣдуетъ немедленно заложить не менѣе 13-ти броненосцевъ на свободныхъ частныхъ верфяхъ, и тѣмъ заставить будущій составъ правительства, будетъ ли онъ либеральный или консервативный,—окончить эти броненосцы.

Отъ горячей рѣчи адмирала Гея, вызвавшей одобреніе въ парламентѣ, перейдемъ къ болѣе спокойному, но не менѣе серіозному второму письму сэра Т. Брассея, составляющему продолженіе перваго письма, того же автора объ эволюціонной эскадрѣ, переводъ котораго уже былъ помѣщенъ въ прошлой хроникѣ.

Въ этомъ второмъ письмѣ сэръ Брассей дѣлаетъ свои замѣчанія главнымъ образомъ о крейсерахъ.

«Введеніе брони», пишетъ онъ, «измѣнило кругъ ихъ дѣятельности, но тѣмъ не менѣе неброненосныя суда продолжаютъ быть необходимымъ элементомъ въ составѣ эскадръ. Этотѣ развѣдчики, безъ которыхъ одинаково нельзя обойтись какъ при блокадѣ непріятельскаго порта, такъ и во время войны въ открытомъ морѣ. Но при исполненіи всѣхъ своихъ обязанностей, крейсеры должны обладать хорошимъ ходомъ. Преимущества большаго хода выяснились особенно отчетливо во время маневровъ въ заливѣ Бэнтри. Когда миноноски обороняющейся эскадры выбѣгали въ море для отраженія блокадопрорывателей крейсеровъ, то *Mercury* легко уходилъ отъ нихъ и могъ всегда уничтожить приближавшіяся миноноски огнемъ своей артиллеріи. Что же касается всѣхъ остальныхъ неброненосныхъ судовъ въ эскадрѣ, то миноноски нагоняли ихъ такъ быстро, что всегда могли подходить на минный выстрѣлъ

Digitized by Google

до полученія сколько нибудь серіознаго поврежденія отъ огня артиллеріи крейсеровъ».

«Недостаточность скорости хода значительнаго большинства англійскихъ небронеосныхъ крейсеровъ зависитъ преимущественно отъ малой ихъ длины. До настоящаго времени инженерамъ англійскаго флота ставились требованія сильнѣйшаго вооруженія артиллеріею, лучшихъ качествъ поворотливости и лучшаго хода подъ парусами, сравнительно съ судами иностранными того-же водоизмѣщенія. Эти качества легче всего достигаются при малой длинѣ корпуса; конечно, при этомъ, избирались обводы судна, наиболѣе благопріятные для хода, и на пробной милѣ сильныя машины давали результаты, казавшіеся удовлетворительными. Но тѣ же результаты не могли поддерживаться въ морѣ, потому что условія пробы на мѣрной милѣ никогда не могутъ сохраняться въ плаваніи. На мѣрной милѣ море всегда спокойное, въ океанѣ—никогда. Измѣненныя условія обнаруживаютъ недостатки короткихъ судовъ въ особенности при волненіи съ носу. Длинныя суда, при сравнительно маломъ диферентѣ отлично сохраняютъ ходъ, какъ это доказываютъ быстрые и правильные переходы трансатлантическихъ пароходовъ. Короткое же судно, попадая въ углубленіе волны быстро теряетъ тотъ ходъ, который оно имѣло на тихой водѣ. Позднѣйшей постройки небронеосныя суда не оставляютъ желать лучшаго, что касается отношенія между длиною и шириною; но суда въ эволюціонной эскадрѣ, даже недавней постройки, имѣютъ недостаточную длину, хотя и гораздо большую, сравнительно съ ихъ ближайшими предшественниками. Даже развѣдчикъ *Mercury* былъ бы лучше въ случаѣ увеличенія его длины футъ на 40. Другія суда, какъ корветъ *Conquest* въ 2 380 тоннъ водоизмѣщенія (такихъ въ англійскомъ флотѣ десять), шлюпы *Cormorant*, въ 1 130 тоннъ (также десять) и *Mariner* и *Racer* (позднѣйшаго типа) коротки и обладаютъ слишкомъ малою скоростью хода для такой боевой службы, въ которой могутъ принять участіе миноноски. По той же причинѣ эти суда менѣе годны, чѣмъ можно бы было желать, для охраны морской торговли. Каждому изъ нихъ потребуется цѣлый день хода и тихая погода

Digitized by Google

для поимки угольщика, показавшагося съ разсвѣтомъ на горизонтѣ.

Вообще эволюціонная эскадра выиграла бы очень много въ боевой силѣ, если бы при ней находилось побольше судовъ съ ходомъ *Mercury* и *Polyphemus*'а. Но даже *Mercury* не приспособленъ для плаванія противъ волны; онъ нуждается въ легкой закрытой палубѣ въ носу и кормѣ, и долженъ быть освобожденъ отъ бортовъ на верхней палубѣ, задерживающихъ воду; кромѣ того *Mercury* беретъ угля только на $3^1/_2$ дня».

Въ виду сказаннаго, сэръ Брассей выражаетъ большое удовольствіе по поводу того, что англійскій флотъ имѣетъ, въ различной степени готовности, четыре крейсера типа *Leander* (почти всѣ уже готовы для плаванія), четыре крейсера типа *Mersey*, и пять крейсеровъ съ поясною бронею. Всѣ эти суда будутъ болѣе годны для той службы, какую исполнялъ такъ хорошо развѣдчикъ *Mercury*, въ рукахъ опытнаго командира.

Переходя отъ неброненосныхъ судовъ къ броненоснымъ, сэръ Брассей замѣчаетъ, что большинство ихъ въ эволюціонной эскадрѣ были устарѣлыхъ типовъ, которыхъ главнѣйшій недостатокъ—отсутствіе внутренняго подраздѣленія на отсѣки, которые столь важны при современномъ развитіи миннаго дѣла. По части скорости хода и запасовъ топлива, старые броненосцы также много отстали отъ новѣйшихъ. Недостатокъ угля можно бы исправить перемѣною машинъ на систему компаундъ; большая же скорость не представляетъ необходимости для всѣхъ броненосцевъ. Вѣроятнѣе, что морскія сраженія будутъ начинаться съ боя между наиболѣе быстроходными судами непріязненныхъ эскадръ, а самый главный бой, когда эскадры сблизятся, будетъ происходить при умѣренной скорости хода. Но за старыми броненосцами имѣются и достоинства сравнительно съ наслѣдовавшими имъ мореходными судами мониторскаго типа.

Эти достоинства выяснились во время плаванія эволюціонной эскадры. Идя къ западу отъ Бирхавена, въ лѣтнюю ночь, броненосецъ *Devastation* былъ окачиваемъ волнами съ носу, между тѣмъ какъ палубы батарейныхъ судовъ оставались совершенно сухими. Нельзя отрицать, что башенный низко-

Digitized by Google

бортный броненосецъ представляетъ типъ самаго сильнаго боеваго судна, но жить на немъ, въ продолжительномъ крейсерствѣ, отвратительно.

На броненосцахъ новѣйшихъ типовъ, т. е. класса «адмираловъ», введено много усовершенствованій. Въ ихъ тяжело вооруженныхъ башняхъ сосредоточена боевая сила броненосцевъ *Dreadnought* и *Devastation*, а въ батареяхъ между башнями и въ просторныхъ палубахъ подъ батареями, есть мѣсто для сильной второстепенной артиллеріи и для гораздо болѣе здороваго помѣщенія офицеровъ и командъ.

Самый новый броненосецъ въ эскадрѣ былъ *Ajax*. Его поворотливость конечно не удовлетворительная, хотя въ другихъ отношеніяхъ судно хорошее. Причина дурной поворотливости, по выраженію сэра Брассея, патентованная. Обводы слишкомъ полны. Но исправленіе недостатка есть вопросъ только денежнаго расхода. Подводная часть должна быть удлинена пристройкою фальшивой кормы, и тогда руль можно отнести на большее разстояніе отъ главной части корпуса, при чемъ онъ уже не будетъ работать, какъ теперь, въ мертвой водѣ. Принимая въ соображеніе боевую силу броненосца *Ajax*, т. е. его броню, артиллерію и машину, такая передѣлка повидимому заслуживаетъ быть исполненною.

Далѣе авторъ переходитъ къ разбору комерческихъ крейсеровъ, представителемъ которыхъ при эскадрѣ былъ пароходъ *Oregon*. Этотъ образецъ неисчерпаемаго резерва англійскаго флота, сравнительно съ существующими военными крейсерами, имѣетъ многія неоспоримыя достоинства. Океанская скорость его 18 узловъ т. е. превышаетъ скорость всякаго военнаго судна. Кромѣ того, и въ еще большей степени, онъ обладаетъ преимуществомъ огромнаго запаса топлива. Въ этихъ двухъ качествахъ сосредоточиваются очень важные элементы, необходимые для военныхъ развѣдчиковъ. Въ качествѣ плавучей паровой мастерской, или перевозчика миноносокъ, или конвоира миноносной флотиліи, *Oregon* едва ли имѣетъ соперниковъ. Въ особенности заслуживаетъ вниманія то обстоятельство, что удовлетворительнымъ конвоиромъ для миноносокъ можетъ быть только такое судно, которое обладаетъ одинаковою съ ними скоростью хода. Судно

Digitized by Google

съ 12-ти узловымъ ходомъ скорѣе будетъ задерживать, чѣмъ помогать движенію миноносокъ, ходящихъ легко по 18 узловъ, и которыя могутъ управляться удовлетворительно на большомъ волненіи только при условіи движенія большимъ ходомъ. Принимая же въ соображеніе чисто военныя цѣли, крайне большая длина и отсутствіе надлежащаго числа внутреннихъ подраздѣленій корпуса, составляютъ самые серіозные недостатки *Oregon*'а, какъ и всѣхъ океанскихъ пароходовъ торговаго флота. Но, по мнѣнію сэра Брассея, эти недостатки можно было бы устранить тѣмъ, что за счетъ адмиралтейства дѣлать извѣстныя приспособленія на торговыхъ пароходахъ при самой ихъ постройкѣ. Мысль же о ежегодной субсидіи торговымъ пароходамъ, годнымъ для военныхъ цѣлей, авторъ отвергаетъ, какъ неудобную по разнымъ причинамъ.

Письмо сэра Брассея кончается похвалою тѣмъ резервнымъ офицерамъ, которые, въ видѣ опыта, въ первый разъ были призваны для службы на эволюціонной эскадрѣ.

Много иначе отнеслась ко всѣмъ маневрамъ англійскаго флота французская газета *Journal de la Marine*, прежде называвшаяся *Le Yacht*. Газета замѣчаетъ, что послѣдніе дни маневровъ въ Бирхавенѣ больше походятъ на комедію, чѣмъ на военныя дѣйствія. И дѣйствительно, говоритъ газета, назначали посредниковъ, но лейтенанты и субъ - лейтепанты, командовавшіе шлюпками, не повиновались рѣшеніямъ посредниковъ, и продолжали наступать на непріятеля послѣ того, какъ уже были признаны выбывшими изъ строя. Разсказываютъ о многихъ подвигахъ, свидѣтельствующихъ о томъ маломъ порядкѣ, который господствовалъ въ ту памятную ночь, которая будетъ занесена въ лѣтописи англійскаго флота. Слѣдуетъ еще замѣтить, что посредниками были назначены гражданскіе чиновники, доктора, священники и ревизоры; какой же авторитетъ могли они представлять? Далѣе *Le Yacht* видитъ крупную ошибку въ томъ, что время для военныхъ дѣйствій было назначено только въ 24 часа. Такъ какъ было бы нелѣпо производить атаку днемъ, то адмиралу Госкинсу оставалось для его операцій, только шесть часовъ ночнаго времени. И въ добавокъ ко всѣмъ неудачамъ, луна свѣтила во всю свою силу, и видно было какъ днемъ.

Digitized by Google

Такимъ образомъ говоритъ *Journal de la Marine*, съ одной стороны условія задачи были дурно поставлены; съ другой, посредники не имѣли необходимаго авторитета, что обратило атаку въ совершенную иллюзію; и слѣдуетъ прибавить, что дѣло посредниковъ было трудное, потому что вовсе не легко опредѣлять ночью разстоянія. И такъ нѣтъ ничего удивительнаго въ томъ, что англійскіе командиры, назначивъ «статскихъ» посредниками, не обращали на нихъ никакого вниманія и продолжали съ увлеченіемъ стрѣлять изъ орудій и миноносокъ, двигаясь на послѣднихъ по всѣмъ направленіямъ поля битвы. Короче сказать, они устроили своего рода спортъ, который не имѣетъ ничего общаго съ военными дѣйствіями.

Относительно вопросовъ, которые были предложены адмираломъ Горнби на разрѣшеніе командировъ, *Journal de la Marine* справедливо замѣчаетъ что подобная программа требуетъ продолжительныхъ опытовъ для полученія результатовъ. Всѣ эти вопросы о минахъ требуютъ дѣйствительно точныхъ опытовъ, и до сихъ поръ въ спеціальныхъ англійскихъ журналахъ не появлялось ничего о затребованныхъ адмираломъ отвѣтахъ.

Далѣе газета останавливается на перечнѣ броненосныхъ судовъ, бывшихъ въ составѣ эскадры. Изъ 13-ти броненосцевъ семь выстроены въ 1860-хъ годахъ, четыре въ 1870-хъ, и только *Ajax* и *Polyphemus*—въ 1880 хъ годахъ. Изъ нихъ *Ajax* слушается руля отвратительно и считается въ эскадрѣ опаснымъ судномъ,.... для своихъ сосѣдей. Миноносками англичане тоже не могутъ похвастаться.

Стоимость найма англійскихъ комерческихъ крейсеровъ. Въ половинѣ августа (н. ст.) парламенту были представлены нижеслѣдующія свѣдѣнія о числѣ и стоимости фрахта нанятыхъ пароходовъ, съ цѣлью приспособленія ихъ для военныхъ цѣлей въ то время, когда ожидали войны съ Россіею. Въ таблицѣ, въ графѣ фрахта, въ столбцѣ *A* показана уплачиваемая сумма за тоннъ въ мѣсяцъ при командѣ отъ владѣльцевъ пароходовъ, и въ столбцѣ *B*—при командѣ, оплачиваемой на счетъ правительства. Цѣны показаны въ металлическихъ рубляхъ считая фунтъ стерлинговъ въ 6 рубл. 30 коп.

Digitized by Google

ИМЕНА ПАРОХОДОВЪ.	Валовая вмѣстимость въ тоннахъ.	Фрахтъ за тоннъ въ мѣсяцъ.		Когда нанятъ по нов. стилю.	Наименьшій срокъ найма.	Гдѣ нанятъ.
		A.	B.			
		Рубл. Коп.	Рубл. коп.	1885 г.	мѣс.	
America . . .	5527	7— 9	4—73	27 Марта.	6	Ливерпуль.
Arizona . . .	5148	7— 9	3—94	*D*	6	*D*
Alaska . . .	6932	7— 9	4—73	*D*	6	*D*
Oregon . . .	7375	7— 9	4—73	28 Марта.	6	*D*
Umbria . . .	7718	7— 9	4—73	30 —	6	*D*
Pembroke Castle .	3936	5—52	—	1 Апрѣля.	7	Суакимъ.
Massalia . . .	4908	44 100 р. м. въ мѣсяцъ.	31 500 р. м. въ мѣсяцъ.	13 —	6	Сидней.
India	4065	7— 9	4—73	14 —	6	Коломбо.
Moor	3688	6—30	3—94	*D*	6	Саймонстоунъ
Mexican . . .	4668	6—30	3—94	*D*	6	Соутэмптонъ.
Rosetta . . .	3502	7— 9	18 900 р. м. въ мѣсяцъ.	16 Апрѣля.	6	На пути въ Гонконгъ.
Lusitania . . .	3832	7— 9	Тоже.	17 —	6	Сидней.
Coptic	4448	7— 9	4—73	18 —	6	Сидней.
Stirling Castle .	4916	7—88	4—73	21 —	6	Мальта.
Britannia . . .	4129	7— 9	4—73	22 —	6	Вальпарайзо.
Glenogle	3746	7— 9	18 900 р. м. въ мѣсяцъ.	24 —	6	Гонконгъ.

Digitized by Google

На основаніи приведенной таблицы можно съ точностью вычислить, въ какую сумму обошелся англійскому правительству наемъ перечисленныхъ шестнадцати пароходовъ. Приблизительная же сумма получится, если мы возьмемъ средній фрахтъ въ 7 рубл. мет. за тоннъ, и умножимъ это число на сумму числа тоннъ валовой вмѣстимости всѣхъ пароходовъ, т. е. на 78 541. Получается ежемѣсячная плата около 550 000 рубл. мет., или за шесть мѣсяцевъ (наименьшій срокъ найма) около 3 300 000 рубл. мет., т. е. по нынѣшнему курсу болѣе $5^1/_4$ милліоновъ рублей кредитныхъ.

Мы взяли цѣну фрахта съ командою отъ владѣльцевъ, потому что въ большинствѣ случаевъ команды остались на своихъ пароходахъ, въ случаяхъ же назначенія командъ отъ флота, содержаніе послѣднихъ конечно обходилось не дешевле.

Въ крымскую кампанію англійское правительство платило за пароходы дороже, а именно отъ 41 до 51 шиллинга за тоннъ въ мѣсяцъ, т. е. отъ 13 до 16 рублей металлическихъ.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты.

Бюджетъ англійскаго флота на 1885—86 годъ, и Гобартъ-паша. Іюля 8-го (н. ст.) происходили въ парламентѣ пренія о бюджетѣ англійскаго флота на текущій финансовый годъ, причемъ утверждены слѣдующія статьи бюджета:

	ф. ст.	рубл. мет.
Управленіе адмиралтействомъ .	194 300	1 224 090
Береговая стража, морской резервъ и проч.	203 800	1 283 940
Учебная часть	112 100	706 230
Работы въ адмиралтействахъ, въ Англіи и колоніяхъ	1 639 300	1 032 759
Запасы провизіи въ адмиралтействахъ, въ Англіи и колоніяхъ .	71 400	449 820
Госпитали въ Англіи и колоніяхъ	67 650	426 195

Digitized by Google

Содержаніе казармъ для морской пѣхоты	21 740	136 962
Корабельные запасы	1 544 500	9 730 350
Постройка судовъ и машинъ на частныхъ верфяхъ	1 926 000	12 133 800
Пенсіи военнымъ и гражданскимъ чинамъ.	1 235 500	7 783 650
Перевозка войскъ	220 000	1 386 000

Пренія по поводу этихъ статей были продолжительны, но въ большинствѣ представляютъ только мѣстный интересъ. Главное вниманіе было обращено адмираломъ сэромъ Дж. Геемъ и сэромъ Э. Ридомъ на неудовлетворительное состояніе флота, о чемъ и упоминается въ предшествующей статьѣ о маневрахъ англійскаго флота. Затѣмъ г. Ридъ обратилъ вниманіе на исключеніе изъ состава новаго адмиралтейства г. Ренделя, который былъ приглашенъ на правительственную службу съ одобренія нынѣшняго военнаго министра; г. Ридъ спрашивалъ, какъ могло случиться, что мѣсто г. Ренделя осталось безъ замѣщенія лицомъ съ соотвѣтствующими знаніями, тогда какъ прежній контроллеръ флота, адмиралъ Брандретъ, оставленъ въ своей должности? На это новый первый лордъ адмиралтейства, адмиралъ лордъ Гамильтонъ отвѣчалъ, что ведутся переговоры о продолженіи службы г. Ренделя въ составѣ членовъ адмиралтейства, но едвали они увѣнчаются успѣхомъ, такъ какъ г. Рендель самъ желаетъ оставить службу. Что же касается адмирала Брандрета, то онъ будетъ продолжать занимать мѣсто контроллера флота до истеченія его пятилѣтняго срока. Здѣсь не мѣшаетъ напомнить, что г. Рендель, извѣстный составитель проектовъ малыхъ канонерскихъ лодокъ съ большими орудіями, служилъ прежде на заводѣ сэра Армстронга, а потомъ былъ приглашенъ въ адмиралтейство на крупное содержаніе, въ качествѣ главнаго техника.

Для насъ, русскихъ, нѣсколько большій интересъ представляютъ бывшія пренія по вопросу о включеніи въ число пенсіонеровъ англійскаго флота Гобарта-паши, служащаго въ турецкомъ флотѣ.

Digitized by Google

Членъ нижней палаты парламента, *сэръ Кэмпбелль* спросилъ перваго лорда адмиралтейства, на какомъ основаніи бывшій капитанъ Гобартъ-Хэмпденъ, который былъ дважды исключенъ изъ списковъ флота по причинамъ, признаннымъ основательными, теперь, во второй разъ, занесенъ снова въ списки, и еще съ повышеннымъ чиномъ вице-адмирала? Кромѣ того сэръ Кэмпбелль спросилъ, состоялъ ли этотъ офицеръ на дѣйствительной службѣ Ея Величества въ продолженіи послѣднихъ 25 лѣтъ, и если состоялъ, то въ какомъ званіи и сколько времени; затѣмъ, не состоялъ ли этотъ офицеръ большую часть времени на другой службѣ, въ противность законамъ какъ Англіи, такъ и международнымъ.

На эти вопросы *лордъ Гамильтонъ* отвѣчалъ, что имя капитана Гобарта было вычеркнуто изъ списковъ флота въ 1868 году, когда онъ вступилъ на службу турецкаго правительства безъ разрѣшенія англійскаго адмиралтейства. Въ 1874 году онъ былъ внесенъ снова въ списки, о чемъ было доложено парламенту въ 1877 году. Въ этомъ же послѣднемъ году онъ былъ исключенъ изъ списковъ, когда началась война между Россіею и Турціею, а 24-го іюня 1885 года, бывшее правительство (г. Гладстона) согласилось на просьбу адмирала Гобарта быть включеннымъ въ списокъ отставныхъ морскихъ офицеровъ, и онъ занялъ мѣсто въ спискѣ такъ, какъ будтобы никогда не выбывалъ изъ него. Вице-адмиралъ Гобартъ-Хэмпденъ не служилъ въ англійскомъ флотѣ командиромъ. Послѣдняя его кампанія была въ чинѣ коммендера на суднѣ Ея Величества *Foxhound*, съ августа 1861 по мартъ 1863 года. Пенсія его вице-адмиральская одинакова съ тою, какую онъ получалъ контръ-адмираломъ.

Послѣ этого *сэръ Кэмпбелль* спросилъ, извѣстно-ли адмиралтейству, что этотъ вице-адмиралъ въ продолженіи нѣсколькихъ лѣтъ былъ блокадопрорывателемъ въ Америкѣ и затѣмъ участвовалъ въ военныхъ дѣйствіяхъ противъ Россіи въ то время, когда эта страна и Англія находились въ мирѣ. Членъ палаты *г. Арнольдъ* спросилъ еще, слѣдуетъ-ли, на основаніи сказаннаго, понимать, что вице-адмиралъ Гобартъ-Хэмпденъ,

Digitized by Google

находясь на службѣ турецкаго правительства, получаетъ содержаніе отъ англійскаго правительства?

Лордъ Гамильтонъ сказалъ,что онъ не можетъ отвѣтить на эти вопросы, такъ какъ дѣло происходило при его предмѣстникѣ, лордѣ Нортбрукѣ. Но онъ полагаетъ, что адмиралъ Гобартъ не получалъ содержанія изъ англійскаго казначейства, когда состоялъ на службѣ въ Турціи. На вопросъ, какъ велика теперешняя пенсія, лордъ Гамильтонъ отвѣтилъ—одинъ фунтъ стерлинговъ въ день. Тогда сэръ Кэмпбелль заявилъ, что онъ сдѣлаетъ предложеніе объ уменьшеніи статьи бюджета на пенсіи, на 365 фунтовъ, или на такую сумму, какая можетъ быть выдана вице-адмиралу Гобарту въ текущемъ году.

Позднѣе, при обсужденіи бюджета на пенсіи, *сэръ Кэмпбелль* выразилъ сожалѣніе, что возстановленіе имени вице-адмирала Гобарта въ спискахъ флота случилось въ совершенномъ противорѣчіи съ постановленіемъ 1877 года; и это возстановленіе представляется такимъ дѣйствіемъ, на которое не осмѣлилось-бы рѣшиться ни одно правительство, обязанное давать отчетъ парламенту. Между тѣмъ это было сдѣлано 24-го іюня, когда одинъ составъ правительственныхъ лицъ смѣнялся другимъ. Въ Англіи, сказалъ Кэмпбелль, всѣ относятся съ неодобреніемъ къ выдачѣ пенсіи безъ заслугъ. За послѣдніе 22 года Гобартъ-паша не сдѣлалъ ровно ничего на службѣ Ея Величества, а въ продолженіи 14 лѣтъ его имя даже не существовало въ спискахъ флота. Адмиралъ Гобартъ за это время не только не принесъ никакой пользы на службѣ Ея Величества, но еще преслѣдовалъ незаконныя цѣли—занимаясь прорывомъ блокады въ Америкѣ, и нарушая законы о нейтралитетѣ въ Европѣ. При такихъ обстоятельствахъ, онъ конечно не имѣлъ права на возстановленіе его имени въ спискахъ флота, а между тѣмъ онъ возстановилъ его съ цѣлью получать пенсію въ то время, какъ еще продолжаетъ получать жалованье отъ турецкаго правительства. Номинальное положеніе адмирала Гобарта въ турецкомъ флотѣ, но какъ хорошо извѣстно, онъ служитъ Султану для агитаціи въ пользу послѣдняго въ Англіи.

Членъ парламента *г. Пульстонъ* потребовалъ призыва ора-

Digitized by Google

тора къ порядку, и спросилъ, возможно ли такое заявленіе въ парламентѣ. На это предсѣдатель бюджетной коммисіи отвѣтилъ, что заявленіе не выходитъ изъ предѣловъ порядка. Тогда сэръ Кэмпбелль повторилъ еще разъ, что Гобартъ-паша дѣйствительно занятъ политическою агитаціею въ Англіи въ пользу турецкаго правительства, и затѣмъ выразилъ надежду на полученіе какого нибудь разъясненія со стороны правительства.

Лордъ Гамильтонъ, выразилъ сожалѣніе, что сэръ Кэмпбелль отнесся такъ горячо къ данному вопросу, и сказалъ, что адмиралъ Гобартъ-паша представляетъ собою замѣчательнаго морскаго офицера, извѣстнаго смѣлыми и рѣшительными дѣйствіями на морѣ. Что же касается до возстановленія его имени въ спискахъ флота, то лордъ Гамильтонъ снова повторилъ, что не можетъ дать никакихъ объясненій, потому что фактъ совершился при прежнемъ составѣ правительства. Вопросъ этотъ повидимому разбирался прежнимъ правительствомъ, и Совѣтомъ министровъ было постановлено включить его въ списки пенсіонеровъ. Теперь же, по мнѣнію лорда Гамильтона, было бы довольно опрометчиво отказать въ утвержденіи этого постановленія.

Сэръ Лоусонъ попросилъ объясненія отъ представителей прежняго правительства, на что адмиралъ *сэръ Джонъ Гей* отвѣтилъ, что съ 1840 года во главѣ турецкаго флота всегда находился англійскій морской офицеръ. Послѣ адмирала Слэда былъ адмиралъ Уокеръ, которому, въ свою очередь, наслѣдовалъ Гобартъ-паша. Правда, что послѣднее назначеніе состоялось неправильно и безъ согласія британскаго правительства; но фактъ тотъ, что Гобартъ-паша исполнялъ свою обязанность удовлетворительно по отношенію какъ турецкаго, такъ и британскаго правительствъ, поэтому было бы несправедливо отнестись къ нему иначе, чѣмъ къ его двумъ предшественникамъ (*слушайте, слушайте*).

Сэръ Р. Пиль замѣтилъ, что адмиралы Слэдъ и Уокеръ дѣйствовали съ согласія бывшихъ въ то время составовъ правительства, между тѣмъ какъ Гобартъ-паша принялъ должность въ турецкомъ флотѣ безъ подобнаго согласія британскаго пра-

Digitized by Google

вительства (*слушайте*). При такихъ обстоятельствахъ сэръ Р. Пиль находилъ необходимымъ получить объясненія, которыя вѣроятно дастъ бывшій гражданскій лордъ адмиралтейства (*слушайте*).

На это г. *Кэнъ* отвѣтилъ, что назначеніе было сдѣлано по предложенію министерства иностранныхъ дѣлъ, а что онъ самъ объ этомъ ничего не знаетъ (*смѣхъ*).

Сэръ Кэмпбэлль высказался за необходимость полученія надлежащихъ объясненій и просилъ отложить назначеніе пенсіи. Въ свою очередь *сэръ Пиль* выразилъ крайнее удивленіе относительно незнанія этого дѣла гражданскимъ лордомъ адмиралтейства.

Лордъ Гамильтонъ напомнилъ, что разсматриваемая въ данное время статья бюджета на пенсіи не включаетъ назначенія для адмирала Гобарта-паши, такъ какъ зачисленіе его состоялось послѣ составленія бюджета. Но лордъ Гамильтонъ обѣщалъ доставить случай для обсужденія вопроса о пенсіи Гобарту-пашѣ, если того пожелаютъ (*слушайте, слушайте*).

Въ одномъ изъ слѣдующихъ засѣданій нижней палаты парламента г. *Шау Лефеврэ*, въ качествѣ члена прежняго состава правительства, къ прежде даннымъ объясненіямъ добавилъ, что въ 1868 и 1877 годахъ Гобартъ-паша былъ исключенъ изъ списковъ пенсіонеровъ англійскаго флота по настоянію лорда Дерби. По окончаніи русско-турецкой войны Гобартъ-паша снова подалъ прошеніе о включеніи его въ пенсіонеры, но дѣло это было оставлено безъ движенія, пока вторичное прошеніе было прислано, въ нынѣшнемъ году, на разсмотрѣніе министерства иностранныхъ дѣлъ. Въ данномъ случаѣ угрожалъ разрывъ съ Россіею, и съ англійской стороны дѣлались приготовленія къ войнѣ. При этомъ Гобартъ-паша могъ сообщить извѣстныя указанія и принести разнообразную пользу англійскому правительству, и потому, по внимательномъ разсмотрѣніи дѣла, рѣшено было принять его вновь, и теперь Гобартъ-паша принадлежитъ англійскому флоту въ качествѣ отставнаго вице-адмирала, хотя онъ въ то же время состоитъ на турецкой службѣ.

По поводу этихъ объясненій происходили еще довольно про-

Digitized by Google

должительныя пренія, окончившіяся тѣмъ, что Гобарту-пашѣ назначена пенсія вице-адмирала, большинствомъ 107-ми голосовъ противъ 55-ти.

Позже, газета «*Army and Navy Gazette*» высказала соображеніе, что Гобартъ-паша ни въ какомъ случаѣ не будетъ принятъ на службу въ англійскомъ флотѣ, и возстановленіе его имени въ спискѣ пенсіонеровъ только указываетъ на возможный союзъ Англіи съ Турціею; въ послѣднемъ случаѣ онъ будетъ командовать турецкимъ флотомъ.

Броненосецъ *Rodney*. 17-го іюня (н. ст.) происходила офиціальная проба стальнаго 10-ти пушечнаго барбетнаго броненосца *Rodney*. При естественной тягѣ въ кочегарныхъ получены слѣдующіе результаты:

Давленіе пара въ котлахъ		89 фунт.
Пустота въ холодильникахъ:	правомъ	28,5 дюйм.
	лѣвомъ.	28,0 —
Число оборотовъ въ минуту:	правой машины . , . .	94
	лѣвой —	93
Среднее давленіе пара въ цилиндрахъ	правомъ высок. давленія	45,61 фунт.
	— низк. —	11,74 —
	лѣвомъ высок. давленія.	43,44 —
	— низк. —	11,50 —
Число развитыхъ индикаторн. силъ:	правая машина	4222
	лѣвая —	4040
	всего	8262

При искуственной тягѣ результаты были:

Давленіе пара въ котлахъ		90 фунт.
Пустота въ холодильникахъ.	правомъ	27,5 дюйм.
	лѣвомъ.	28,0 —
Число оборотовъ въ минуту.	правой машины	104
	лѣвой — . . . . ,	103
Среднее давленіе пара въ цилиндрахъ	правомъ высок. давленія	59,75 фунт.
	— низк. —	12,83 —
	лѣвомъ высок. —	60,10 —
	— низк. —	12,78 —
Число развитыхъ индикаторн. силъ.	правая машина.	5598,55
	лѣвая —	5558,21
	всего	11156,76.

Digitized by Google

Машина работала во все время пробы безъ малѣйшей задержки, и скорость хода была развита болѣе 17-ти узловъ. («*Times*»).

Посыльныя суда *Surprise* и *Alacrity*. Въ половинѣ іюня произведено было офиціальное испытаніе стальнаго посыльнаго судна *Surprise*, которое выстроено по заказу англійскаго адмиралтейства на частной верфи Пальмера. Схожее, въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ, съ посыльными судами *Salamis* и *Enchantress*, это судно, вмѣстѣ съ его двойникомъ *Alacrity*, строившимся на той же верфи, въ Ярроу, представляютъ собою, сравнительно, совершенно новый типъ. Не будучи предназначены быть спеціально боевыми судами, они могутъ, въ случаѣ надобности, быть приспособлены для службы въ качествѣ минныхъ крейсеровъ.

Главнѣйшія размѣренія корпусовъ *Surprise* и *Alacrity* слѣдующія:

Длина	250 фут.	0 д.
Ширина	30 —	6 —
Углубленіе носомъ . . .	12 —	0 —
Углубленіе кормою . . .	14 —	0 —
Водоизмѣщеніе	1 400 тоннъ.	

Корпусъ весь изъ стали. Машинное отдѣленіе занимаетъ по длинѣ судна полныхъ 114 футъ. Для обезпеченія судна отъ непріятельской мелкокалиберной и скорострѣльной артиллеріи, устроена сводчатая стальная палуба въ $^3/_8$ дюйма толщиною, по всей длинѣ судна, занятой помѣщеніемъ для машины. Въ оконечностяхъ эта защита дополняется непроницаемыми для воды площадками, которыя должны служить какъ для предохраненія на случай столкновеній, такъ и для приданія большей прочности самому корпусу. Вдоль бортовъ, выше и ниже стальной палубы, на протяженіи 114 футъ по длинѣ судна, въ средней его части, устроены угольные ящики, шириною въ 7 футъ, для защиты машины, котловъ и другихъ жизненныхъ частей судна такъ называемою угольною бронею. Кромѣ того корпусъ раздѣленъ непроницаемыми для воды переборками, всего на 40 отдѣленій. Большіе входные люки окружены коффердамами, которые, будучи пробиты снарядами, легко могутъ

Digitized by Google

быть сдѣланы непроницаемыми для воды, при посредствѣ заложенныхъ въ нихъ коекъ и другихъ легкихъ предметовъ.

Особенное вниманіе строителей *Surprise* и *Alacrity* обращено было на удобства ихъ помѣщеній, потому что назначеніе судовъ служить яхтами для посланниковъ, адмираловъ и другихъ временныхъ пассажировъ. За исключеніемъ капитанской каюты, всѣ помѣщенія для офицеровъ и команды устроены въ носовой части; все же кормовое помѣщеніе предназначено для высокопоставленныхъ лицъ. Отдѣлка внутреннихъ помѣщеній деревянная, лакированная, безъ окраски. Обѣденный залъ въ нижней палубѣ шириною въ 18 футъ и длиною 24 фута, отдѣланъ очень роскошно, во вкусѣ временъ королевы Анны. Каюты также отдѣланы роскошно, и всѣ помѣщенія обильно освѣщены электрическими лампочками. Въ обыкновенное время вентиляція нижнихъ помѣщеній естественная, а въ дурную погоду—при посредствѣ искуственной тяги воздуха. Наконецъ, для устраненія передачи высокой температуры изъ машиннаго отдѣленія въ кормовыя каюты, первое отдѣлено переборкою, на которой положенъ слой въ 2 дюйма хлопчатой бумаги, пропитанной кремне-кислою солью, и затѣмъ положена тиковая обшивка въ $1^1/_4$ дюйма толщиною.

Машина состоитъ изъ двухъ горизонтальныхъ механизмовъ, каждый о двухъ цилиндрахъ, діаметромъ въ 26 и 50 дюймовъ, при ходѣ поршней въ 34 дюйма. Рабочее давленіе пара 100 фунт. на кв. дюймъ. Паровыхъ котловъ четыре, изъ нихъ два, діаметромъ въ $9^1/_2$ футъ, съ двумя топками, и два, діаметромъ въ $10^1/_3$ фута, съ тремя топками; длина каждаго изъ четырехъ котловъ 17 фут. 6 дюйм. Кочегарныя приспособлены для топки котловъ при естественной и искуственной тягѣ, въ послѣднемъ случаѣ при помощи четырехъ центробѣжныхъ вентиляторовъ, каждый діаметромъ въ $4^1/_2$ фута. Эти вентиляторы приводятся въ дѣйствіе. каждый своею отдѣльною машинкою; и, вмѣстѣ, въ состояніи поддерживать въ кочегарной давленіе воздуха, соотвѣтствующее высотѣ воды въ 2 дюйма. При естественной тягѣ машины развивали въ сложности 2 104 индикаторныхъ силы, что значительно превышаетъ условія контракта. При этомъ скорость хода оказалась 16,49 узла, и расходъ угля по

*

Digitized by Google

2,6 англ. фунта (2,9 р. ф.) на индикаторную силу въ часъ. Углубленіе на пробѣ было $11^1/_4$ фута носомъ и $13^1/_4$ фута кормою.

Проба при искуственной тягѣ продолжалась четыре часа, и съ такими же хорошими результатами. Среднее давленіе пара въ котлахъ было 96,6 фунтовъ; число оборотовъ 133 въ минуту, и совокупное число индикаторныхъ силъ 3017,66. Расходъ угля получился, по вычисленіямъ, въ 2,78 англ. фунт. (3,1 р. ф.) въ часъ на индикаторную силу. Во время испытанія на мѣрной милѣ, среднее изъ четырехъ пробѣговъ дало скорость въ 17,846 узла.

При испытаніи поворотливости, полный кругъ, діаметромъ въ 732 фута, былъ описанъ въ три минуты. Такой результатъ былъ достигнутъ при ручномъ приводѣ къ рулю, каковой только и имѣется на посыльномъ суднѣ *Surprise*. Запасъ угля 400 тоннъ. Офицеровъ и команды полагается 86 человѣкъ. *Surprise* назначенъ въ первое плаваніе въ составъ эскадры въ Средиземномъ морѣ.

Другое посыльное судно, *Alacrity*, также двухвинтовое, въ 1 400 тоннъ водоизмѣщенія, отличается отъ *Surprise* только тѣмъ, что имѣетъ помѣщеніе только для 375 тоннъ угля, но и этого количества, по словамъ «*Times*» должно быть достаточно на 14 сутокъ хода, со скоростью 15 миль въ часъ.

Испытаніе *Alacrity* производилось въ первой половинѣ іюля (н. ст.), при естественной тягѣ въ продолженіи четырехъ часовъ, и результаты получены слѣдующіе:

Давленіе пара въ котлахъ		92,63 фунт.
Пустота въ холодильникахъ		26 и 25 дюйм.
Число оборотовъ въ минуту	правой машины	121
	лѣвой —	120
Число индикаторныхъ силъ	правая машина	1 087
	лѣвая —	1 070
	обѣ машины	2 157
Скорость въ узлахъ		16,143
Расходъ угля на 1 инд. силу въ часъ. . .		2,1 англ. ф.
	или . . .	2,3 русск.—

Digitized by Google

На четырехчасовой пробѣ при искуственной тягѣ, съ давленіемъ воздуха, соотвѣтствующимъ высотѣ воды въ 1 дюймъ. результаты слѣдующіе:

Давленіе пара въ котлахъ		99,31 фунт.
Пустота въ холодильникахъ		25,1 и 24,5 д.
Число оборотовъ машинъ	правой	134,87
	лѣвой	134,75
Число индикаторныхъ силъ машинъ	правой	1565,73
	лѣвой	1607,34
Полное число индик. силъ		3173,07
Скорость на пробной милѣ		17,956 узловъ,
Расходъ угля на 1 индик. силу въ часъ.		2,77 англ. ф.
	или.	3,05 русск.—

При испытаніи поворотливости на полномъ ходу, кругъ вправо описанъ въ 4 мин. 5 сек., и влѣво въ 4 мин. 24 секунды; соотвѣтствующіе діаметры круговъ были 500 и 700 ярдовъ (1 500 и 2 100 фут.).

Вооруженіе каждаго изъ посыльныхъ судовъ будетъ состоять изъ шести 5-дюйм. орудій и четырехъ скорострѣльныхъ 3-фунт. пушекъ.

Посыльное судно *Alacrity* будетъ служить яхтою для лордовъ адмиралтейства.

(«*Times*»)

Минные крейсеры *Scout* и *Serpent*. 30-го іюля (н. ст.) въ Глазговѣ, съ верфи г. Томсона, спущенъ на воду двухвинтовый минный крейсеръ *Scout*, выстроенный по заказу англійскаго адмиралтейства. Корпусъ весь стальной, и имѣетъ слѣдующія главныя размѣренія:

Длина	220 футъ.
Ширина.	34 —
Глубина трюма	19 —
Водоизмѣщеніе.	1 430 тоннъ

Суда типа *Scout* строятся для очень большой скорости хода и продолжительнаго плаванія въ морѣ, принимая во внима-

Digitized by Google

ніе запасы топлива. Усовершенствованіе обводовъ судовъ и гребныхъ винтовъ, получившее первое примѣненіе на судахъ типа *Iris*, и затѣмъ въ крейсерахъ типа *Leander*, позволяетъ развить скорость въ $16^1/_2$ узловъ (контрактная для *Scout'a*) при гораздо меньшемъ числѣ индикаторныхъ силъ, чѣмъ это было возможно прежде. Искуственное нагнетаніе воздуха въ кочегарныя съ успѣхомъ примѣненное на англійскихъ судахъ новѣйшей постройки, также улучшило дѣло въ томъ отношеніи, что дозволило развить большее число индикаторныхъ силъ при томъ же вѣсѣ машины. Это послѣднее нововведеніе въ такой степени существенно, что теперь на минномъ крейсерѣ *Scout* явилась возможность поставить машину, вѣсомъ только по 2 центнера (6,2 пуда) на индикаторную силу, между тѣмъ какъ, напримѣръ, на корветахъ типа *Comus*, выстроенныхъ около шести лѣтъ тому назадъ, вѣсъ машины составляетъ отъ $3^1/_4$ до $3^1/_2$ центнеровъ (10,8—11,6 пуд.) на силу. Вмѣстѣ же взятыя—улучшеніе обводовъ, и искуственная тяга—дозволили сообщить судну только въ 1 430 тоннъ водоизмѣщенія, скорость въ $16^1/_2$ узловъ, при условіи помѣщенія запаса угля на *семь* дней полнаго ходъ подъ парами.

Машина на минномъ крейсерѣ *Scout* двухвинтовая всего въ 2 200 индикаторныхъ силъ; оба механизма помѣщаются въ одномъ машинномъ отдѣленіи, а паровые котлы, числомъ четыре, въ двухъ отдѣленіяхъ. Машина и котлы прикрыты сверху на протяженіи 100 футъ по длинѣ судна стальною палубою въ $^3/_8$ дюйма толщиною; кромѣ того устроена защита съ бортовъ, состоящая изъ угля въ ямахъ, шириною, отъ пяти до семи футъ, и расположенныхъ ниже ватерлиніи, вдоль бортовъ. Корпусъ раздѣленъ на большое число непроницаемыхъ для воды отсѣковъ, такъ что сразу можетъ наполниться водою лишь небольшая часть судна.

Боевое вооруженіе будетъ состоять изъ двухъ минныхъ трубъ въ носу и одной въ кормѣ, стрѣляющихъ по линіи киля, а также изъ четырехъ минныхъ пушекъ на каждомъ борту, на верхней палубѣ; всего, такимъ образомъ, будетъ 1 аппаратовъ для выбрасыванія минъ Уайтхеда. По части

Digitized by Google

артиллеріи *Scout* будетъ имѣть четыре орудія 5-ти дюймовыхъ и восемь скорострѣльныхъ пушекъ. Рангоутъ на крейсерѣ будетъ легкій шкунскій.

На той же верфи Томсона заказано еще шесть такихъ минныхъ крейсеровъ.

Кромѣ того на казенной верфи въ Девонпортѣ строится минный крейсеръ *Serpent*, нѣсколько большихъ размѣровъ, и именно:

Длиною	225 фут.
Шириною	36 —
Водоизмѣщеніемъ	1 600 тоннъ.

Наконецъ 14-го августа (н. ст.), въ томъ же адмиралтействѣ приказано заложить второй минный крейсеръ, одинаковыхъ размѣровъ съ *Serpent*.

(«*Times*«)

Броненосецъ *Cyclops*, **корветъ** *Pylades*, **шлюпъ** *Icarus* **и пароходъ** *Albert*. Старый броненосецъ *Cyclops*, выстроенный въ 1871 году, во время франко-прусской войны, для обороны береговъ и портовъ, въ концѣ іюня нынѣшняго года назначено было подвергнуть значительнымъ передѣлкамъ въ Портсмутѣ. Предположено поставить на броненосецъ скорострѣльныя пушки Норденфельта и Гарднера, а также новыя пушки, стрѣляющія разрывными гранатами. Сверхъ того рѣшено ввести электрическое освѣщеніе, устроить помѣщеніе для донныхъ минъ и пироксилина, и установить аппараты для выбрасыванія минъ Уайтхеда. На всѣ передѣлки назначено было около четырехъ мѣсяцевъ времени.

Новый, смѣшанной постройки корветъ *Pylades*, въ 1 420 тоннъ водоизмѣщенія, рѣшено вооружить новою артиллеріею, а именно четырнадцатью 5-ти дюймовыми дальнобойными, съ казны заряжающимися орудіями, на станкахъ системы Вавассера. Два орудія будутъ стоять въ носу, два на кормѣ, и остальныя по бортамъ. Кромѣ того будутъ установлены, въ достаточномъ числѣ, пушки Гарднера и Норденфельта, а также электрическое освѣщеніе и приспособленія для дѣйствія шестовыми минами.

Digitized by Google

Іюля 27-го (н. ст.), съ казенной верфи Девонпортскаго адмиралтейства, спущенъ на воду винтовый шлюпъ *Icarus*, выстроенный по одинаковымъ чертежамъ съ шлюпами *Mariner* и *Racer*. Закладка шлюпа была произведена 18-го августа прошлаго года. Размѣренія корпуса слѣдующія:

Длина между перпендикулярами. . .	167 фут.	0	д.
Ширина наибольшая	32 —	0	—
Глубина трюма	16 —	$3^1/_2$	—
Углубленіе носомъ	11 —	10	—
Углубленіе кормою.	14 —	4	—
Водоизмѣщеніе	950 тоннъ.		

Артиллерія будетъ состоять изъ восьми 5-дюйм. орудій на верхней палубѣ. Офицеровъ и команды 100 человѣкъ.

Недавно происходила офиціальная проба парохода *Albert*, одного изъ пяти двухвинтовыхъ мелкосидящихъ пароходовъ, выстроенныхъ заводомъ Торнейкрофта для службы на р. Нилѣ. Длина парохода 140 футъ, ширина 21 футъ, углубленіе—1 фут. 4 дюйм. носомъ и 2 ф. $1^1/_2$ д. кормою. Контрактная скорость назначена 12 узловъ въ неполномъ грузу. Но на пробѣ пароходъ ходилъ $17^1/_4$ узловъ при дѣйствіи двухъ винтовъ, и $13^1/_4$ при одномъ винтѣ. Корпусъ парохода раздѣленъ на большое число непроницаемыхъ для воды отдѣленій и машина защищена стальною палубою отъ дѣйствія мелкихъ снарядовъ. Винты работаютъ въ колодцахъ совершенно скрытыхъ корпусомъ судна. Рулей три и поэтому поворотливость очень хорошая. На палубѣ устроенъ блокгаузъ, не пробиваемый пулями. Вооруженіе должно состоять изъ одной 9-ти фунтовой пушки и нѣсколькихъ скорострѣльныхъ.

Новое распредѣленіе судовъ англійскаго пароваго резерва и статистика военнаго судостроенія за 1880—84 годы. Въ іюнѣ мѣсяцѣ англійское адмиралтейство издало циркуляръ относительно распредѣленія по разрядамъ судовъ пароваго резерва, находящихся въ различныхъ портахъ Англіи. Существовавшее до сихъ поръ дѣленіе по дивизіямъ, замѣняется раздѣленіемъ на четыре слѣдующихъ класса: *первый*—только суда осмотрѣнныя и признанныя готовыми для начала кампаніи; *второй*—

Digitized by Google

суда, которыя назначено изготовить для перевода въ первый классъ, или для начала кампаніи, *третій*—суда которыя могутъ быть изготовлены для дѣйствительной службы, но которымъ не приказано вооружаться; и *четвертый* классъ—суда негодныя для дальнѣйшей службы.

Въ послѣднихъ числахъ іюля (н. ст.) въ Парламентъ была представлена записка о совокупномъ числѣ тоннъ водоизмѣщенія судовъ броненосныхъ и неброненосныхъ, предположенномъ къ постройкѣ и дѣйствительно выстроенномъ въ продолженіи четырехъ лѣтъ кончая 1883—84 годомъ.

Располагая въ таблицу эти данныя, которыя мы взяли изъ газеты «*Times*», получимъ слѣдующее сравненіе по годамъ.

		1880—81 г.	1881—82 г.	1882—83 г.	1883—84 г.
		тоннъ.	тоннъ.	тоннъ.	тоннъ.
Предположено было выстроить.	броненосныхъ. . .	7231	10816	11016	11224
	неброненосныхъ .	4405	4024	4486	3948
	всего	11636	14840	15502	15172
Дѣйствительно построено.	броненосныхъ. . .	7925	9810	9733	9975
	неброненосныхъ .	3398	3972	3588	3342
	всего	11323	13782	13321	13317

Кстати, по поводу военнаго судостроенія въ Англіи слѣдуетъ сообщить, что въ началѣ августа главный судостроитель англійскаго флота, г. Барнаби, вышелъ, по болѣзни, въ отставку, и на его мѣсто приглашенъ г. Уайтъ, бывшій долгое время помощникомъ г. Барнаби, но потомъ перешедшій въ частную службу, на заводъ фирмы сэръ Армстронгъ, Мит-

Digitized by Google

чель и К°. Г. Уайтъ авторъ извѣстнаго руководства по кораблестроенію.

Потопленіе пассажирскаго парохода *Cheerful* минным пароходомъ *Hecla*. 21-го іюля (н. ст.), около 4-хъ часовъ утра, минный пароходъ *Hecla*, на пути изъ Ирландіи въ Портлендъ, при тихой, но пасмурной погодѣ, шелъ половиннымъ ходомъ подъ парами. Въ разстояніи около 25 миль къ сѣверо-западу отъ Лонгшипсъ, часовые увидѣли идущій на встрѣчу пассажирскій пароходъ *Cheerful*, шедшій изъ Фальмута въ Ливерпуль. По объясненію офицеровъ парохода *Hecla* все обошлось бы благополучно, если бы оба парохода положили руля по правиламъ. Но *Cheerful* положилъ руль наоборотъ, и *Hecla* разсѣкъ *Cheerful* по траверзу, около дымовой трубы съ лѣвой стороны. *Cheerful* немедленно сталъ тонуть и черезъ четыре минуты пошелъ ко дну, носомъ впередъ.

Спущенныя на воду шлюпки парохода *Hecla* успѣли спасти 40 человѣкъ пассажировъ и команды съ утонувшаго парохода. Но 11 человѣкъ, въ томъ числѣ 9 пассажировъ, погибло. Кромѣ того умерли двое уже на пароходѣ *Hecla*,—одна дама, жена доктора, отъ испуга, и второй помощникъ капитана парохода *Cheerful*, отъ ушибовъ.

Рапортъ командира *Hecla*, капитана Маркхама, о случившемся столкновеніи, излагаетъ дѣло такъ:

«Съ глубочайшимъ сожалѣніемъ долженъ сообщить, что вскорѣ послѣ 4-хъ часовъ утра 21-го іюля произошло столкновеніе между ввѣреннымъ мнѣ пароходомъ и пароходомъ *Cheerful* изъ Ливерпуля, при чемъ погибъ пароходъ *Cheerful* и, на сколько можно было опредѣлить, девять человѣкъ пассажировъ и команды. Погода была пасмурная всю ночь, и по временамъ находилъ туманъ. Паровой свистокъ, по моему приказанію, постоянно дѣйствовалъ, когда пароходъ облекался въ туманъ. Въ 4 часа утра, когда было совсѣмъ свѣтло, и пароходъ шелъ по румбу SW$^{1}/_{4}$W (магнитному), съ умѣренною скоростью (девять узловъ), увидѣли встрѣчный пароходъ по носу, съ правой стороны; курсъ, по указанію стоявшаго на вахтѣ субъ-лейтенанта Никольсона, былъ измѣненъ на StO. Около того же времени, вмѣсто того, чтобы продолжать курсъ, паро-

Digitized by Google

ходъ *Cheerful*, повидимому, положилъ лѣво руля, очевидно съ цѣлью пройти передъ нашимъ носомъ, подъ прямымъ угломъ къ нашему курсу. Субъ-лейтенантъ Никольсонъ немедленно перевелъ машину на полный задній ходъ, слишкомъ, однакоже, поздно, чтобы избѣгнуть столкновенія, и *Hecla* ударилъ въ лѣвый бортъ парохода, какъ разъ противъ дымовой трубы, и съ такою силою, что пароходъ скрылся подъ водою, носомъ впередъ, черезъ 4 минуты. Наши шлюпки были немедленно спущены и занялись спасеніемъ несчастныхъ людей, которые боролись за свою жизнь въ водѣ. Большинство команды и нѣсколько пассажировъ были подобраны и такимъ образомъ спасено 40 человѣкъ изъ предполагаемаго числа 49. Къ сожалѣнію долженъ сказать, что двое изъ числа спасенныхъ, жена одного изъ пассажировъ и второй помощникъ, который, какъ мнѣ говорили, былъ на вахтѣ во время несчастія, скончались отъ истощенія силъ, вскорѣ послѣ ихъ доставки на пароходъ *Hecla*, несмотря на всѣ старанія судовыхъ врачей возвратить ихъ къ жизни. Я оставался на мѣстѣ несчастія три съ половиною часа, послѣ чего взялъ курсъ въ Плимутъ. Если бы *Cheerful* не измѣнялъ первоначальнаго своего курса, то столкновеніе не могло бы случиться, но по неизъяснимымъ причинамъ, его руль былъ положенъ лѣво, и результатомъ было ужасное несчастіе. Вахтенный начальникъ парохода *Hecla*, по моему мнѣнію, сдѣлалъ все возможное, чтобы устранить столкновеніе. Поврежденія нарохода *Hecla* серіозны; форштевень сорванъ и большая пробоина въ носу, выше и ниже воды. Непроницаемыя двери были закрыты немедленно послѣ столкновенія, и хотя носовое отдѣленіе наполнилось, вода не попала въ отдѣленія позади передней поперечной переборки. Пробоина была прикрыта матомъ на случай столкновеній, и еще тремя шпигованными матами, и сверхъ всего формарселемъ; кромѣ того передняя переборка была скрѣплена найтовами внутри».

Вахтенный начальникъ, въ свою очередь донесъ, что «во время тумана правый часовой крикнулъ: «видно судно на правый крамболъ». Я спросилъ «гдѣ судно», но не успѣлъ кончить вопроса, какъ увидѣлъ черную массу приблизительно въ двухъ румбахъ вправо отъ носа и очень близко къ намъ.

Digitized by Google

Скомандовалъ «право руля». Въ это время показались мачты встрѣчнаго парохода, и мы услышали его паровой свистокъ. Я замѣтилъ, что мачты не створились на правой сторонѣ, и по пеленгу думалъ, что пароходъ успѣетъ пройти чисто. Но вдругъ, тамъ положили должно быть, лѣво на бортъ, и пароходъ сталъ быстро приближаться ко мнѣ. Я немедленно приказалъ положить право на бортъ и въ машину сдѣлалъ сигналъ «полный задній ходъ». Когда пароходъ проходилъ у насъ передъ носомъ, мы ударили его подъ прямымъ угломъ, немного позади дымовой трубы. Наши отличительные огни были погашены раньше 4-хъ часовъ, такъ какъ было совсѣмъ свѣтло. Я замѣтилъ на *Cheerful* только передъ самымъ столкновеніемъ его кормовой и лѣвый носовой огни. Нашъ паровой свистокъ дѣйствовалъ съ промежутками».

31-го іюля, и въ послѣдующіе два дня въ Девонпортѣ на флагманскомъ кораблѣ *Royal Adelaide*, было произведено судебное слѣдствіе по дѣлу о вышеописанномъ столкновеніи, при которомъ погибло 13 человѣкъ. Командиръ парохода *Hecla*, капитанъ Маркхамъ, обвинялся въ оплошности, съ которою онъ продолжалъ идти слишкомъ большимъ ходомъ во время туманной погоды, и субъ-лейтенантъ Никольсъ—въ небрежномъ исполненіи своихъ обязанностей, въ качествѣ вахтеннаго начальника.

Спрошенные свидѣтели не выяснили ничего особеннаго сверхъ того, что сказано въ рапортахъ командира и вахтеннаго начальника. Шкиперъ Стивенсъ, парохода *Cheerful*, сказалъ, что онъ выходилъ на палубу немного послѣ 4-хъ часовъ и видѣлъ пароходъ *Hecla*. Въ это время *Cheerful* правилъ на NNO. Погода была пасмурная и когда онъ замѣтилъ пароходъ *Hecla*, разстояніе между судами было отъ 200 до 300 ярдовъ (1—1$^1/_2$ кабельтововъ). Казалось что *Hecla* шелъ почти противоположнымъ курсомъ. Скорость хода у *Cheerful* была отъ 8 до 8$^1{}_2$ узловъ, но потомъ машинѣ былъ данъ задній ходъ. Услышавъ телеграфный звонокъ шкиперъ Стивенсъ подумалъ, что что нибудь не ладно, и вышелъ на палубу. Руль былъ положенъ «лѣво» и машина переведена на задній ходъ, минуты съ полторы. Въ это время *Hecla* имѣлъ небольшой передній

Digitized by Google

ходъ. Огни были на мѣстахъ во время столкновенія. На пароходѣ *Hecla* огней не было видно; было совсѣмъ свѣтло. Когда Стивенсъ сошелъ съ палубы, незадолго до 4-хъ часовъ, погода была ясная и скорость доведена до 8 узловъ. Было два часовыхъ одинъ на бакѣ и другой на мостикѣ, независимо отъ вахтеннаго начальника.

Баковый часовой съ парохода *Cheerful* не былъ присланъ на судебное слѣдствіе. Вахтенный начальникъ того же парохода утонулъ.

Судъ, подъ предсѣдательствомъ контръ-адмирала Хинеджъ, по выслушаніи защитительныхъ рѣчей обвиняемыхъ, послѣ получасоваго совѣщанія, вынесъ резолюцію, по которой обвиненія противъ капитана Маркхама и субъ-лейтенанта Никольсона признаны не доказанными, и потому судъ освободилъ ихъ отъ отвѣтственности. Въ то же время судъ счелъ своею обязанностью прибавить что поведеніе командира парохода *Hecla*, его офицеровъ и команды, заслуживаетъ одобренія, такъ какъ благодаря ихъ усердію была спасена такая значительная часть людей, бывшихъ на пароходѣ *Cheerful*.

(*«Times»*)

Италіанскій броненосецъ *Erancecso Morosini* спущенъ на воду въ Венеціи 8-го августа (н. ст.), въ присутствіи Ихъ Величествъ Короля и Королевы Италіи. Размѣренія корпуса броненосца первоначально назначены были слѣдующія:

Длина	328	фут.	1 дюйм.
Наибольшая ширина	64	—	$11^1/_2$ —
Углубленіе	25	—	$1^1/_4$ —
Водоизмѣщеніе	10 045	тоннъ.	

Постройка броненосца была начата въ концѣ 1881 года, но въ 1883 году рѣшено было вооружить его не 100-тонными, а четырьмя 106-тонными орудіями, вслѣдствіе чего углубленіе должно было увеличиться до 27 фут. 1 дюйма, и водоизмѣщеніе до 11 000 тоннъ. Не смотря на это ожидаютъ, что при машинѣ въ 10 000 индикаторныхъ силъ, броненосецъ, пойдетъ тѣ же 16 узловъ.

Digitized by Google

Корпусъ имѣетъ двойное дно на протяженіи 187 футъ длины. Машина двухвинтовая. Толщина брони по борту 17,72 дюйм., и на брустверѣ 14,17 дюймовъ. Броня изготовляется на италіянскомъ заводѣ Терни, по способу завода Крезо. Кромѣ большихъ башенныхъ орудій, на броненосцѣ будетъ стоять два 15 цм. (5,9 дюйм.) орудія и значительное число пушекъ-револьверовъ. Минныхъ аппаратовъ будетъ три, одинъ въ носу, и два по бортамъ.

(*«Journal de la Marine»*)

Германская практическая эскадра, по свѣдѣніямъ *«Deutsche Heeres Zeitung»*, собралась въ полномъ составѣ 1-го августа (н. ст.), подъ общимъ начальствомъ контръ-адмирала Бланка, поднявшаго свой флагъ на броненосномъ фрегатѣ *Friedrich Karl*, на которомъ во время маневровъ, долженъ былъ находиться и начальникъ германскаго адмиралтейства.

Кромѣ названнаго флагманскаго судна, въ составъ эскадры вошли: броненосные корветы *Bayern* и *Hansa*, корветъ съ закрытою батареею *Stein*, корветы съ открытыми батареями *Olga*, *Sophie* и *Ariadne*, канонерскія лодки *Drache* и *Mücke*, посыльное судно *Pfeil*, учебно-артиллерійскій корабль *Mars*, парусный фрегатъ *Niobe*, бригъ *Rover*, колесный пароходъ *Pommerania* и два отряда миноносокъ.

Программа плаванія эскадры, по словамъ *«Deutsche Heeres Zeitung»*, слѣдующая:

10-го августа происходилъ смотръ эскадры въ Килѣ; 11 и 12-го числа назначена была рекогносцировка близъ Свинемюнде, 13-го у Пиллау, 14-го у Мемеля, 15-го входъ въ Данцигъ, на рейдъ Нейфарвассеръ. Съ 16-го по 18-е августа назначены занятія на якорѣ. 19-го маневры въ морѣ, съ высадкою десанта; съ 20-го по 23-е переходъ въ Киль; съ 24-го по 28-е въ Вильгельмсгафенъ. 31-го августа выходъ въ море для большихъ маневровъ, которые продолжатся съ 1-го по 6-е сентября, вблизи Вильгельмсгафена. Съ 7-го по 14-е сентября переходъ изъ Вильгельмсгафена въ Киль, гдѣ эскадра простоитъ до 16-го. Съ 17-го по 21-ое сентября маневры вблизи Киля, и 22-го высадка десанта въ Экернфердѣ.

Въ маневрахъ, въ концѣ сентября, кромѣ перечисленныхъ

Digitized by Google

выше судовъ эскадры контръ-адмирала Бланка, должны принять участіе минное учебное судно *Blücher* и три отряда миноносокъ подъ командою капитана фонъ Тирпица. Въ составъ перваго отряда войдутъ авизо *Blitz* и шесть миноносокъ, выстроенныхъ на заводѣ Шихау; въ составъ втораго отряда—броненосная лодка *Brummer* и девять миноносокъ, одна завода Торнейкрофта и остальныя общества Вулканъ. Третій отрядъ, который плаваетъ съ 1-го іюля подъ названіемъ пробнаго, состоитъ изъ миноносца *Ulan* и шести миноносокъ (завода Шихау миноноски № 7 и № 8; завода Вулканъ № 1 и № 11, завода Везерскаго № 1, и завода Ярроу).

Корветъ *Nixe*, **пароходъ** *Nachtigal* **и парусныя яхты** *Lust* **и** *Liebe*. Іюля 23-го (н. ст.), съ элинга казеннаго адмиралтейства въ Данцигѣ, благополучно спущенъ на воду винтовый корветъ съ открытою палубою, названный именемъ *Nixe*. Корветъ этотъ былъ заложенъ въ апрѣлѣ 1883 года, и строился взамѣнъ стараго корвета *Medusa*. По величинѣ корветъ *Nixe*, имѣя водоизмѣщеніе 2373 тонна, приходится между корветами типа *Carola* (2 169 тон.) и типа *Bismark* (2 856 тоннъ), и одинаковъ съ корветами *Arkona* и *Alexandrine*. Главныя размѣренія корпуса слѣдующія:

Длина между перпендикулярами . . .	234	фут.	7	дюйм.
Ширина наибольшая	41	—	6	—
Углубленіе въ полномъ грузу носомъ	15	—	1	—
Углубленіе въ полномъ грузу кормою	16	—	5	—
Водоизмѣщеніе	2 373	метр.	тонна.	

Корпусъ стальной; подводная часть обшита мѣдью по дереву. Артиллерія будетъ состоять изъ орудій частью въ барбетныхъ башняхъ, частью въ батареѣ. Машина въ 2 400 индикаторныхъ силъ, ожидаемая скорость отъ 15 до 16 узловъ. Команды съ офицерами 267 человѣкъ. Стоимость корвета опредѣляется въ 1 834 000 герм. марокъ (566 156 руб. метал.), и за эту сумму онъ долженъ быть совсѣмъ готовымъ къ концу марта 1886 года.

Іюля 20-го, съ верфи «Германія» въ Килѣ, спущенъ на воду пароходъ *Nachtigal*, выстроенный для службы въ герман-

Digitized by Google

ской колоніи Камерунъ. Длина парохода 111½ футъ, ширина 17,4 фута и углубленіе 8½ футъ. Машина въ 18 индикаторныхъ силъ, и ожидаемая скорость 10½ узловъ.

Въ продолженіи нынѣшняго года, въ кильскомъ адмиралтействѣ выстроены двѣ яхты *Lust* и *Liebe*, предназначенныя для прогулокъ офицеровъ германскаго флота. Корпуса яхтъ изъ тиковаго дерева при слѣдующихъ размѣреніяхъ:

Длина	62 фут. 4 дюйм.
Ширина	11 — 6 —

На яхтѣ устроена каюта для постояннаго помѣщенія двухъ офицеровъ, и каютъ-компанія для восьми офицеровъ. Команды полагается шесть человѣкъ. Яхта *Lust* получила команду съ корвета *Stein*, на которомъ, въ настоящее время плаваетъ Принцъ Гейнрихъ.

(«*Deutsche Heeres Zeitung*»)

Личный составъ и плавающія суда германскаго флота въ маѣ 1885 года. Выпущенное недавно прибавленіе къ официальному «Rang-und Quarterliste» германскаго флота, даетъ свѣдѣнія о личномъ составѣ флота и плавающихъ судахъ, исправленныя по 1-ое мая сего года: Число собственно флотскихъ офицеровъ слѣдующее:

Вице-адмираловъ	2
Контръ-адмираловъ	6
Капитановъ Zur See (1-го ранга)	26
Капитановъ корвета.	52
Капитанъ-лейтенантовъ	102
Лейтенантовъ.	106
Унтеръ-лейтенантовъ	86
Морскихъ кадетъ	113
Кадетъ.	39

Находились въ началѣ мая 1885 года въ плаваніи:

A) Въ заграничныхъ водахъ:

5 крейсеровъ-фрегатовъ: *Adalbert*, *Bismark*, *Stosch*, *Gneisenau* и *Elisabeth*.

Digitized by Google

3 крейсера-корвета: *Marie*, *Augusta* и *Nymphe*.
4 крейсера: *Möwe*, *Habicht*, *Albatross* и *Nautilus*.
3 канонерскія лодки: *Hyäne*, *Iltis* и *Cyclops*.
1 авизо—*Loreley*.

B) Во внутреннихъ водахъ:

5 броненосцевъ—*König Wilhelm*, *Friedrich-Karl*, *Bayern*, *Brummer* и *Mücke*.
2 крейсера-фрегата—*Moltke* и *Stein*.
4 крейсера-корвета *Sophie*, *Olga*, *Luise* и *Ariadne*.
3 парусныхъ судна—*Niobe*, *Rover* и *Musquito*.
1 минное учебное судно—*Blücher*.
1 миноносецъ—*Ulan*.
21 миноноска—завода «Вулканъ» 8, Шихау 6, Торнейкрофта 1, Ярроу—1 и безъ названія 5.
1 артиллерійскій учебный корабль—*Mars*.
6 авизо и мелкихъ судовъ—*Blitz*, *Pommerania*, *Grille*, *Hay*, *Rhein* и *Drache*.

Всего находилось въ плаваніи 60 судовъ.

Морское образованіе въ Германіи.—Система образованія морскихъ офицеровъ въ германскомъ флотѣ недавно подверглась значительнымъ измѣненіямъ.

Предѣльный возрастъ для поступленія въ морскіе кадеты ограниченъ 18 годами, для лицъ же имѣющихъ университетскій дипломъ—19 годами. Отъ поступающихъ требуются нижеслѣдующія знанія: ариѳметика, элементарная геометрія, тригонометрія, стереометрія; общія свойства тѣлъ, элементарная механика, теорія звука, свѣта, теплоты и электричества; свободный переводъ и владѣніе французскимъ и англійскимъ языками, грамматика и рисованіе. Молодые люди, съ успѣхомъ выдержавшіе этотъ экзаменъ, принимаются кадетами и распредѣляются смотря по ихъ возрасту въ различные классы, тѣ же которые имѣютъ университетскій дипломъ составляютъ отдѣльный классъ.

Затѣмъ эти морскіе кадеты находятся въ теченіи шести мѣсяцевъ на учебномъ суднѣ; послѣ этого испытанія, тѣ изъ кадетъ, которые будутъ признаны способными къ морской службѣ, направляются въ морское училище въ Килѣ; всѣ же,

Digitized by Google

оказавшіеся неспособными отсылаются къ своимъ родителямъ.

Въ морскомъ училищѣ кадеты остаются въ теченіи шести мѣсяцевъ, по прошествіи этого срока, они подвергаются испытанію передъ особою экзаменною коммисіею, которая и рѣшаетъ кого изъ нихъ слѣдуетъ послать въ двухлѣтнее плаваніе на спеціальномъ учебномъ суднѣ, на которомъ кадеты получаютъ теоретическое и практическое образованіе необходимое для выдержанія экзамена на полученіе чина субъ-лейтенанта. Кадеты, которые не были признаны достойными отправленія въ море, могутъ быть оставлены въ морскомъ училищѣ для вторичнаго прохожденія курса, тѣ же, которые не выказали никакой склонности къ морской службѣ, отсылаются къ своимъ родителямъ.

Кадеты произведенные въ чинъ субъ-лейтенанта, употребляются для надобностей береговой или морской службы до осени того же года, послѣ чего они снова поступаютъ въ морское училище, гдѣ слушаютъ спеціальный курсъ въ теченіи одиннадцати мѣсяцевъ. По окончаніи этого курса субъ-лейтенанты снова экзаменуются и если выдержатъ испытаніе, то производятся въ лейтенанты.

По новымъ правиламъ курсъ, слушаемый морскими офицерами германскаго флота, болѣе обширенъ чѣмъ это было прежде.

(*«Deutche Heeres Zeitung»*)

Бельгійскій авизо *Ville d'Anvers*. Іюня 28-го (н. ст.) съ верфи общества »Кокериль», близь Антверпена, спущено на воду военное судно *Ville d'Anvers*, быстроенное по заказу бельгійскаго правительства. Это судно предназначено служить для охраны рыбныхъ ловель и для обученія молодыхъ моряковъ. Длина его 210 футъ, ширина 30 футъ, и водоизмѣщеніе 900 тоннъ. Въ данномъ случаѣ заслуживаетъ вниманія то обстоятельство, что это первое военное судно въ Бельгіи.

(*«Journal de la Marine»*)

Шведскій корветъ *Freya*. 25-го іюля (н. ст.), по свѣдѣніямъ *«Sydsvenska Dagbladet»*, происходилъ спускъ корвета *Freya*, выстроеннаго по заказу шведскаго правительства на верфи Коккумъ, въ Мальме.

Digitized by Google

Въ 1882 году, по предложенію Короля Шведскаго, рикстагъ ассигновалъ 1 480 000 кронъ (512 672 р. м.) на постройку новаго учебнаго судна. По составленіи чертежей и спесификацій, сдѣлано было предложеніе тремъ главнѣйшимъ частнымъ заводамъ въ Швеціи представить къ опредѣленному времени свои цѣны, и въ результатѣ Коккумская верфь получила заказъ на постройку корпуса, а Бергзундская мастерская въ Стокгольмѣ—заказъ на машину. Размѣренія корвета слѣдующія:

Длина по ватерлиніи.	221 1/4	шв.	фут.	или	215,5	рус.	ф.
Наибольшая ширина.	41	—	—	—	39,9	—	—
Глубина трюма .	29 1/2	—	—	—	28,7	—	—

Изъ сравненія размѣреній корвета *Freya* съ фрегатомъ *Vanadis* и двумя раньше выстроенными корветами видно слѣдующее:

	Длина въ русск. футахъ.	Ширина тоже.
Корветъ *Freya*	215,5	39,9
Фрегатъ *Vanadis*	212,8	40,9
Корветъ *Balder*	204,6	36,5
— *Saga*	200,7	34,6

Корветъ *Freya* съ закрытою батареею, въ которой будетъ поставлено десять орудій: два носовыхъ, по обѣ стороны діаметральной плоскости, въ 15 цм. (5,9 дюйм.), и остальныя въ 22 цм. (8,7 дюйм.). Кромѣ того на верхней палубѣ, на бакѣ и кормѣ, будетъ стоять по одному 15 цм. орудію, и еще нѣсколько картечницъ. Машина въ 1 750 индикаторныхъ силъ.

Корпусъ отличается отъ другихъ шведскихъ военныхъ судовъ тѣмъ, что онъ изъ стали, съ деревянною наружною, въ два слоя обшивкою; внутренній слой, изъ остъ-индскаго тика, въ 3 дюйма толщиною, скрѣпленъ съ стальною обшивкою сквозными гальванизированными болтами на гайкахъ; внѣшній, въ 2 1/2 дюйма шведской сосны,—прикрѣпленъ къ внутреннему металлическими винтами извнѣ. Вся сталь изъ Швеціи,

*

Digitized by Google

за исключеніемъ шпангоутовъ и бимсовъ, которые изготовлены въ Шотландіи. Снаружи подводная обшивка изъ листовой мѣди. Корветъ долженъ идти въ первое пробное плаваніе осенью 1886 года.

Новые проекты американскихъ крейсеровъ. Секретарь флота Соединенныхъ Штатовъ г. Уитней, въ отвѣтъ на разосланное приглашеніе представить проекты для постройки новыхъ крейсеровъ, разрѣшенныхъ Конгрессомъ въ прошлую зиму, получилъ десять полныхъ проектовъ и множество неполныхъ. «Соединенный желѣзодѣлательный заводъ» въ Санъ-Франциско единственная частная верфь, которая представила проектъ большаго крейсера, а остальные проекты доставлены морскими офицерами и отдѣльными частными лицами. Адмиралъ Портеръ представилъ проектъ одного судна; корабельный инженеръ Минтони—проекты четырехъ судовъ; судостроительное бюро—пяти судовъ; корабельный инженеръ Хичборнъ прислалъ проектъ крейсера въ 4 500 тоннъ водоизмѣщенія. Секретарь флота назначилъ коммисію для разбора всѣхъ проектовъ.

По проекту г. Хичборна, длина крейсера должна быть 315 фут., при ширинѣ 45 и среднемъ углубленіи $20^{1}/_{4}$ футъ. Подводная часть обшита деревомъ и мѣдью. Запасъ угля въ 800 тоннъ. Машина горизонтальная, трехцилиндровая, системы компаундъ. Скорость хода въ океанѣ, во всякую погоду, 14 узловъ, а на тихой водѣ 15 узловъ. Стоимость, не считая артиллеріи, состоящей изъ четырехъ 8 дюйм. и тринадцати 6 дюйм. орудій, предполагается въ 1 000 000 долларовъ.

Относительно уже строющихся крейсеровъ, *Chicago*, *Boston* и *Atlanta*, а также посыльнаго судна *Dolphin*, морское вѣдомство Соединенныхъ Штатовъ поставлено въ большое затрудненіе. Дѣло въ томъ, что судостроитель Дж. Рочъ который строилъ эти суда по контрактамъ, обанкрутился. Между тѣмъ уже сдѣланы большіе платежи по постройкѣ судовъ, какъ это видно изъ слѣдующей таблички:

Digitized by Google

	Контрактная стоимость.	Уплачено.	Осталось уплатить.
Chicago . .	889 000 долл.	684 530 долл.	204 470 долл.
Boston . .	619 000 —	557 100 —	61 900 —
Atlanta . .	617 000 —	555 300 —	61 700 —
Dolphin . .	315 000 —	283 500 —	31 500 —
	2 440 000 долл.	2 080 430 долл.	359 570 долл.

Изъ числа этихъ судовъ, *Dolphin* готовъ но не принятъ въ казну, потому что на пробѣ не развилъ установленнаго хода.

(«*Army and Navy Journal*»)

Минное дѣло.

Англія—Правила о сохраненіи миноносокъ; новая миноноска завода Ярроу и опыты съ жидкимъ топливомъ. Англійское адмиралтейство, принимая во вниманіе особенную уязвимость корпусовъ и машинъ миноносокъ 1-го и 2-го классовъ, издало рядъ правилъ для лучшаго ихъ храненія. Напомнивъ командирамъ и завѣдывающимъ этими судами, что корпуса миноносокъ выстроены изъ очень тонкой стали (всего въ одну шестнадцатую дюйма толщиною), и что требуется крайнее вниманіе при обращеніи съ ними, правила гласятъ, что ни одна часть обшивки не должна никогда оставаться безъ краски или другаго состава; предохраняющаго отъ ржавчины. Подводныя части всѣхъ запасныхъ миноносокъ, которыя не находятся въ употребленіи, должны быть окрашены только сурикомъ, а не какими нибудь опытовыми составами.

Какъ только возможно, миноноски слѣдуетъ вытаскивать на берегъ для осмотра одинъ разъ въ каждые два мѣсяца, и промежутки между такими осмотрами никогда не должны превосходить четырехъ мѣсяцевъ.

Съ цѣлью уменьшить количество ржавчины до minimum'а, ни одна часть поверхности внутри миноноски не должна оставаться голою, безъ краски или состава; при этомъ слѣдуетъ класть куски цинка внутри корпуса, возможно ниже, чтобы

Digitized by Google

они лежали въ трюмной водѣ, если таковая есть. Цинкъ долженъ находиться въ металлическомъ соприкосновеніи съ шпангоутами миноноски, или другими ея частями, если это окажется удобнѣе; эти мѣры предохраненія должны предприниматься по совѣту съ химикомъ, состоящимъ при морскомъ вѣдомствѣ.

Прежде чѣмъ вытаскивать миноноску на берегъ для сдачи ея въ запасъ, слѣдуетъ производить подробный осмотръ машины, и немедленно увѣдомлять о всякомъ поврежденіи, которое исправлять, по возможности тотчасъ же. Если же исправленіе окажется невозможнымъ сдѣлать немедленно, то его слѣдуетъ сдѣлать возможно скорѣе послѣ сдачи миноноски въ запасъ. Если миноноска была приписана къ какому нибудь большому судну, то старшій механикъ послѣдняго долженъ позаботиться объ исправленіи поврежденій.

Части машинъ должны быть совсѣмъ разобраны, и всѣ движущіяся части вычищены, смазаны и снова собраны. Внутреннія части должны быть высушены и всѣ дверцы и крышки оставлены въ положеніи, удобномъ для періодическихъ осмотровъ внутреннихъ частей. Кормовую часть гребнаго вала слѣдуетъ вынуть для чистки и смазки, дейдвудную трубу высушить и выкрасить, или инымъ образомъ защитить отъ ржавчины до установки вала на мѣсто. Машину слѣдуетъ поворачивать по нѣсколько разъ еженедѣльно. Котелъ долженъ быть чисто вымытъ прѣсною водою. Предохранительный клапанъ и всѣ другія принадлежности котла должны быть также осмотрѣны, но пружина предохранительнаго клапана не довинчивается до мѣста. Послѣ обмыванія, котелъ долженъ быть слегка нагрѣтъ до температуры значительно выше атмосферной и затѣмъ закрытъ. Если есть подъ рукою негашеная известь, то небольшое ея количество, въ соотвѣтствующей посудѣ, должно быть поставлено надъ трубками до закрытія котла; но котелъ нельзя оставлять для этой цѣли открытымъ болѣе чѣмъ на одинъ или два дня. Льяло должно быть вычищено, угольныя ямы освобождены отъ угля, и внутренность всей миноноски подробно осмотрѣна, для чего, въ случаѣ надобности, можно снимать обшивку угольныхъ ящиковъ.

Digitized by Google

Всякое поврежденіе въ окраскѣ должно быть немедленно исправлено, и вообще миноноска должна быть, во всѣхъ отношеніяхъ, приведена въ такое состояніе, въ какомъ она должна быть выпускаема изъ порта на службу.

Въ началѣ августа была окончена постройкою и затѣмъ испытана на мѣрной милѣ, первая изъ числа сорока мореходныхъ миноносокъ, недавно заказанныхъ заводамъ Ярроу и Торнейкрофта. Средняя скорость изъ шести пробѣговъ оказалась $19^1/_2$ узловъ; при этомъ давленіе воздуха въ кочегарной соотвѣтствовало высотѣ воды въ $3^1/_4$ дюйма. Длина этой миноноски, служащей типомъ для всѣхъ остальныхъ, равняется 125 футамъ; ширина 13 футъ и глубина 8 футъ. Каждая миноноска имѣетъ одинъ минный аппаратъ въ носу, для стрѣльбы прямо по килю; кромѣ того, на палубѣ ставятся двѣ большія вращающіяся башни, каждая съ двумя минными пушками для стрѣльбы по различнымъ направленіямъ, такъ что миноноска будетъ въ состояніи атаковывать непріятельское судно, проходя мимо его полнымъ ходомъ. Въ случаѣ поврежденія одной изъ башенъ, другая будетъ еще дѣйствовать.

По свѣдѣніямъ *«Times»*, миноноски, этого новаго типа въ состояніи брать угля на переходъ въ 2 000 миль, по 10 узловъ. Подъ палубою устроено помѣщеніе для 12-ти или 13-ти человѣкъ команды. Каюта для офицеровъ—въ кормѣ.

Въ началѣ августа адмиралтейство сдѣлало распоряженіе о производствѣ опытовъ употребленія жидкаго топлива на миноноскѣ № 22, одной изъ тѣхъ большихъ миноносокъ 1-го класса, которыя выстроены весною нынѣшняго года на заводѣ Торнейкрофта. Испытываться, по словамъ газеты *«Times»*, будетъ способъ барона Адельсварда, который уже примѣненъ въ довольно большихъ размѣрахъ во французскомъ флотѣ. Минеральное масло помѣщается въ систернѣ, гдѣ оно нагрѣвается до высокой температуры при помощи пара изъ котла; затѣмъ масло идетъ по трубкамъ къ топочной дверцѣ, гдѣ приходитъ въ соприкосновеніе съ струею пара и вбрасывается въ топку, предварительно нагрѣтую обыкновеннымъ путемъ. По словамъ изобрѣтателя, этотъ же способъ пригоденъ для отопленія котловъ большихъ броненосныхъ судовъ.

(*«Times»*)

Digitized by Google

Франція—Заказъ новыхъ миноносокъ; миноносцы-авизо *Couleuvrine* и *Dague*; новый опытъ плаванія миноносокъ по внутреннимъ водамъ; гибель двухъ миноносокъ. Въ началѣ іюля, по свѣдѣніямъ «*Journal de la Marine*», французское морское министерство заказало тридцать новыхъ миноносокъ различнымъ частнымъ заводамъ во Франціи. Между контрагентами оказывается и заводъ Крёзо, который недавно обзавелся всѣми приспособленіями для постройки миноносокъ. Французская газета придаетъ этому факту очень большое значеніе, потому что названный заводъ расположенъ въ Шалонѣ на р. Саонѣ, т. е. почти въ центрѣ движенія по внутреннимъ водамъ Франціи между Средиземнымъ моремъ и Англійскимъ каналомъ. Такимъ образомъ, въ случаѣ войны, Франція будетъ въ состояніи строить миноноски въ центрѣ страны а, по готовности, разсылать ихъ въ обѣ стороны, къ побережьямъ.

Спускъ миноносца-авизо *Couleuvrine* (типа *Bombe*), не состоявшійся 29-го іюня, былъ благополучно исполненъ на слѣдующій день. Этотъ миноносецъ-авизо совершенно оконченъ и долженъ былъ въ скоромъ времени идти на пробу на Гаврскомъ рейдѣ.

29-го іюля спущенъ на воду миноносецъ-авизо *Dague*, съ верфи общества «Forges et Chantiers de la Méditerranée».

22-го іюня съ верфи завода Норманъ были спущены на воду миноноска № 72 и два сторожевыхъ катера. 10-го іюля послѣдніе, на буксирѣ первой, отправились въ Шербургъ.

11-го іюля, съ верфи того же завода спущена миноноска № 73.

Миноноски № 54, 55, и 71 въ концѣ іюля назначены были выйти изъ Шербурга съ цѣлью произвести интересное пробное плаваніе, сначала до Дюнкирхена вдоль берега, съ заходомъ въ различные французскіе порта. Въ Дюнкирхенѣ, онѣ должны раздѣлиться: одна пойдетъ въ Гравелинъ и Кале, Англійскимъ каналомъ, затѣмъ по сѣверному каналу, рѣкамъ Уазѣ и Сенѣ, черезъ Руанъ и Гавръ въ Шербургъ. Другая должна, прямо изъ Дюнкирхена, идти по внутреннимъ водамъ, черезъ Сентъ-Омеръ, Бетёнъ, Дуэ, Сенъ-Кентенъ, и далѣе по рр. Уазѣ и Сенѣ до Гавра. Наконецъ третья миноноска,

Digitized by Google

сдѣлавъ тотъ же переходъ до Сенъ-Кентена, должна далѣе идти Пикардійскимъ каналомъ, ведущимъ, черезъ Аббевилль въ С. Валери на Соммѣ. Оттуда она вернется въ С. Кентенъ и пойдетъ въ Гавръ по Уазѣ и Сенѣ.

Миноноски № 54 и № 55 длиною по 88½ футъ, а миноноска № 71—въ 108¼ футъ, т. е. одинакова съ миноноскою № 68-й, которая прошла по рѣкамъ и каналамъ изъ Гавра въ Тулонъ.

Другой подобный опытъ будетъ произведенъ у береговъ Прованса. Одна миноноска въ 108¼ футъ и одна сторожевая шлюпка пойдутъ изъ Тулона въ каналъ дю Букъ, выйдутъ въ Арль и будутъ продолжать путь до Сетта. Здѣсь миноноска останется, а сторожевая шлюпка пройдетъ еще каналомъ до Нувеля.

Изъ Китая сообщаютъ, что бывшія въ составѣ французской эскадры «крайняго востока», миноноски № 45 и № 46, погибли. Послѣ военныхъ дѣйствій на рѣкѣ Минъ, во время которыхъ эти миноноски сильно пострадали, онѣ были признаны негодными для боевой службы. Затѣмъ, одна изъ нихъ разбилась о подводный рифъ во время промѣра у Пескадорскихъ острововъ, при чемъ команда спаслась при помощи спасательныхъ поясовъ. Другую велъ на буксирѣ крейсеръ *d'Estaing*; ночью миноноска стала наполняться водою, буксиръ лопнулъ и она пошла ко дну. Люди не погибли, потому что находились на крейсерѣ.

(*«Journal de la Marine»*)

Германія—Новыя миноноски. *Deutsche Heeres Zeitung* сообщаетъ, что въ половинѣ іюня изъ Англіи доставлена въ Киль одна миноноска, выстроенная на заводѣ Ярроу и К°. На пробѣ эта миноноска развила 21 узелъ ходу, и на переходѣ, въ свѣжую погоду, изъ Англіи—обнаружила отличныя мореходныя качества. Машина двухцилиндровая и дѣлаетъ по 400 оборотовъ въ минуту. Миноноска имѣетъ два аппарата для выбрасыванія минъ Уайтхеда.

Та же газета передаетъ, что миноноски, заказанныя для германскаго флота на заводѣ Шихау, въ Эльбингѣ, въ числѣ двадцати трехъ, должны быть скоро всѣ готовы. Каж-

Digitized by Google

дая изъ нихъ вооружена двумя минами Уайтхеда и снабжена машиною, развивающею до 1 000 индикаторныхъ силъ. Часть этихъ миноносокъ, уже принятая въ казну, признана вполнѣ удовлетворительною. Миноноски развили еще болѣе значительную скорость, чѣмъ тѣ, которыя были выстроены раньше на томъ же заводѣ. Машины и котлы работали очень хорошо, и мореходныя качества миноносокъ, во время перехода вокругъ Скагена, также оказались отличными. При испытаніяхъ поворотливости на полномъ ходу, миноноски описывали круги, діаметромъ только въ 200 метровъ (656 футъ). Наконецъ, чрезвычайно малый расходъ угля, позволяетъ миноноскамъ носить въ себѣ запасъ топлива на переходъ въ 3 500 морскихъ миль.

По окончаніи вышеупомянутаго заказа, заводъ Шихау приступаетъ къ постройкѣ миноносокъ для японскаго флота, которыя будутъ вооружены каждая одною миною, и имѣть машины, развивающія по 680 индикаторныхъ силъ. Миноноски эти будутъ доставлены на частномъ суднѣ въ Японію и тамъ собраны подъ наблюденіемъ инженера съ завода Шихау.

На заводѣ общества «Вулканъ», въ Штеттинѣ, было также заказано въ нынѣшнемъ году шесть миноносокъ, Первая изъ нихъ спущена на воду 15-го іюля (н. ст.), вторая въ послѣднихъ числахъ того же мѣсяца, и третья 4-го августа. 2-го августа происходила проба одной изъ первыхъ миноносокъ, съ результатами очень хорошими.

Артиллерія.

Законы пробиванія желѣзныхъ броневыхъ плитъ. Въ концѣ прошлаго 1884 года, въ извѣстіяхъ парижской академіи наукъ (т. 99, № 17) была помѣщена записка г. Мартенъ де Бретта, слѣдующаго содержанія:

Изслѣдованіе опытовъ Круппа относительно пробиванія броневыхъ плитъ показываютъ, что если черезъ $2r$ обозначить

Digitized by Google

діаметръ снаряда, черезъ t толщину плиты, и черезъ e живую силу снаряда на единицу поперечнаго сѣченія, то—

1) При постоянномъ $2r$, количество $\frac{e}{t}$ возрастаетъ вмѣстѣ съ t, такъ что кривая отношенія между e и t можетъ быть принята за параболу.

2) При постоянномъ t, количество $\frac{e}{r}$ уменьшается съ увеличеніемъ r, такъ что кривая отношенія между e и r можетъ быть принята за гиперболу.

3) При постоянномъ $\frac{2r}{t}$, отношеніе $\frac{e}{t}$ также постоянное.

Такимъ образомъ законъ, связывающій три перемѣнныя r, t и e долженъ быть представленъ такъ, чтобы e изображалось параболою, гиперболою, или прямою линіею, смотря по тому, что будетъ постояннымъ, $2r$, t, или $\frac{2r}{t}$.

Слѣдующая формула удовлетворяетъ этимъ условіямъ:

$$e=at+b\frac{t^2}{2r}. \quad \ldots\ldots\ldots\ldots \quad (1).$$

Г. Мартенъ де Бреттъ приводитъ нижеслѣдующіе численные результаты , подтверждающіе вышеозначенные три закона.

Для перваго закона, когда $2r$ постоянное, для 15 ц.-м. орудія:

t	Δt	e	Δe	$\frac{\Delta e}{\Delta t}$
центим.		тонном.		
15		1,500		
20	5	2,200	0,700	0,140
25	5	2,970	0,770	0,154
30	5	3,800	0,830	0,166

Для втораго закона, когда t постоянное, при $t=20$ центим.

$2r$	$\Delta 2r$	e	Δe	$\frac{\Delta e}{\Delta 2r}$
центиметры.		тонно-метры.		
12		2,400		
15	3	2,200	0,200	0,066
17	2	2,120	0,080	0,044
20	3	2,070	0,050	0,016

Для третьяго закона, когда $\frac{2r}{t}$ постоянное, при $\frac{2r}{t}=0,66$.

Digitized by Google

$2r$	t	e	$\frac{e}{t}$	разн.
центим.	центим.	тонно-метры.		
12	18	2,060	0,114	
20	30	3,470	0,116	+0,002
24	36	4,149	0,115	—0,001
28	42	4,830	0,115	0,000

Приведенные результаты опредѣляютъ для формулы (1) слѣдующія постоянныя въ отвлеченныхъ числахъ:

$$e=0{,}073t+0{,}027\frac{t^2}{2r} \quad \ldots\ldots\ldots \quad (2).$$

Эта формула провѣрена въ примѣненіи къ различнымъ результатамъ опытовъ на заводѣ Круппа, и даетъ, по сравненіи съ результатами стрѣльбы, величины, которыя иногда слишкомъ велики, частью же слишкомъ малы.

Если въ формулѣ (2) сдѣлать такое измѣненіе, чтобы e было выражено въ футо-тоннахъ на кв. дюймъ, и t и r въ дюймахъ, то

$$e=3{,}863t+1{,}429\frac{t^2}{2r} \quad \ldots\ldots\ldots \quad (3).$$

Иногда считаютъ пробивающую силу снаряда въ зависимости отъ числа футо-тонновъ живой силы на дюймъ окружности снаряда; для этого случая формулу (3) легко преобразовать. Если черезъ e_1 обозначить эту условную живую силу, то очевидно будемъ имѣть:

$$\frac{e_1}{e}=\frac{r}{2},$$

при всякомъ значеніи для t. Вводя это отношеніе въ (3), получимъ

$$e_1=1{,}932t\cdot r+0{,}357t^2 \quad \ldots\ldots\ldots \quad (4).$$

Но кривыя, представляемыя формулою (4) при $2r$, t и $\frac{2r}{t}$ постоянныхъ будутъ уже не тѣ, что прежде.

Разности между значеніями e_1 по формулѣ (4) и результатами дѣйствительныхъ опытовъ болѣе значительны чѣмъ при формулѣ (3), и онѣ увеличиваются вмѣстѣ съ діаметромъ снаряда, такъ какъ онѣ умножены на $\frac{r}{2}$.

Изготовленіе и передѣлка новыхъ орудій въ Англіи. Бывшіе случаи разрыва и другихъ поврежденій орудій новыхъ образцовъ послужили поводомъ къ назначенію спеціальной коммисіи для опредѣленія, не слѣдуетъ ли: во первыхъ, измѣнить существующія правила обращенія съ сталью для орудій; во вторыхъ,

Digitized by Google

измѣнить правила объ испытаніяхъ стали, принимаемой въ казну для изготовленія орудій; и въ третьихъ, нѣтъ ли надобности сдѣлать нѣкоторыя измѣненія: a) въ орудіяхъ уже изготовленныхъ; b) въ орудіяхъ находящихся въ работѣ; и c) въ орудіяхъ проектированныхъ.

Въ составъ коммисіи, кромѣ представителей отъ военнаго министерства и полковника Мэйтленда—начальника Вуличскаго пушечнаго завода, вошли два представителя завода Армстронга, Митчеля и К°, сэръ Армстронгъ и капитанъ Нобль, и представитель пушечнаго завода Витворта и К°, г. Лисъ. Эта коммисія представила парламенту свои заключенія, напечатанныя въ газетѣ «*Times*» отъ 10-го августа (н. ст.). Сущность заключеній слѣдующая:

По первому вопросу рѣшено: 1) всѣ предметы, откованные въ формѣ трубъ, отжигать въ этомъ видѣ до ихъ закаливанія; 2) всѣ предметы, откованные сплошными болванками, съ цѣлью окончательнаго употребленія ихъ въ формѣ трубъ, должны быть отжигаемы въ этомъ послѣднемъ видѣ, до закаливанія; 3) отжиганіе должно быть производимо повышеніемъ температуры предмета постепенно, осторожно и равномѣрно до той высшей температуры, какая можетъ быть допущена безъ вреда для стали; послѣ этого предметъ долженъ охлаждаться постепенно и равномѣрно; 4) послѣ закаливанія предметъ долженъ быть нагрѣваемъ до температуры близкой къ той, при которой его закаливали, и потомъ снова отожженъ медленнымъ охлажденіемъ, согласно наставленію 3-му.

По вопросу второму, коммисія предлагаетъ оставить правила объ испытаніяхъ сталй безъ перемѣны; но трубы, откованныя изъ испытаннаго металла, должны быть подвергнуты какой нибудь пробѣ до ихъ употребленія на изготовленіе орудій, такъ какъ въ нихъ могутъ, при самой выдѣлкѣ, образоваться скрытыя трещины. Во Франціи такая проба производится порохомъ, заряды котораго, прижатые съ обѣихъ сторонъ снарядами, взрываются въ трубѣ. Коммисія не находитъ такой способъ вполнѣ удовлетворительнымъ, и предложила начальнику Вуличскаго пушечнаго завода и химику военнаго министерства, сэру Абелю (также члену коммисіи), войти между собою въ

Digitized by Google

сношенія для производства опытовъ и выработки разрывной пробы трубъ и казенныхъ частей орудій давленіемъ воды.

По вопросу третьему, коммисія замѣчаетъ, что введеніе въ употребленіе медленно горящаго пороха вообще потребуетъ увеличенія прочности дульной части орудій, заряжаемыхъ съ казенной части; она также находитъ, что для болѣе дѣйствительнаго устраненія внутренняго растяженія рекомендуемымъ коммисіею процессомъ отжиганія, каждая отдѣльная трубчатая поковка должна быть возможно тоньше, при чемъ требуемая прочность должна достигаться увеличеніемъ числа слоевъ трубъ. Имѣя въ виду вышесказанное, коммисія предлагаетъ принять нижеслѣдующія мѣры по отношенію къ орудіямъ уже готовымъ, находящимся въ работѣ и проектированнымъ. Для большаго удобства всѣ орудія сгруппированы по калибрамъ, принятымъ на службѣ.

1) Орудія стальныя, калибромъ въ $16^1/_4$ дюймовъ, оставить безъ всякихъ измѣненій въ проектахъ.

2) Орудія стальныя, $13^1/_2$ дюймовыя, которыя находятся въ работѣ, окончить по чертежамъ съ кольцами, доведенными на дульной части до дульнаго срѣза.

Орудія того же калибра, которыя еще въ проектахъ, изготовить по чертежамъ, на которыхъ дульная часть состоитъ изъ двойной трубы; тонкая же внутренняя оболочка, идущая отъ конца пороховой каморы, должна простираться приблизительно до половины длины трубы дульной части.

3) 12-ти дюймовыя орудія, заряжаемыя сзади, существуютъ въ Англіи пяти образцовъ или марокъ. Орудія образцовъ I-го и II-го, имѣютъ трубу и переднія кольца изъ стали, а муфту и казенную часть изъ кованнаго желѣза; эти орудія рѣшено оставить безъ передѣлки, но зарядъ для нихъ ограничить 295-ю англійскими фунтами (327 р. ф.) коричневаго пороха.

Орудія образцовъ III и IV-го стальныя, рѣшено скрѣпить кольцами до дульнаго срѣза. Это дастъ возможность употреблять для этихъ орудій, при надобности, увеличенные заряды, такъ какъ онѣ достаточной прочности въ казенной части.

Орудія образца V-го, также стальныя, изготовляемыя въ

Digitized by Google

настоящее время для вооруженія форта «No Man», предложено сдѣлать съ дульною частью изъ двойной трубы, или изъ трубы двойной толщины.

Орудія еще не начатыя въ работѣ, коммисія предлагаетъ изготовлять съ дульною частью изъ двойной трубы.

4) Орудія 10-ти дюймовыя, стальныя, изготовляемыя, въ числѣ пяти штукъ, для укрѣпленій Адена, рѣшено сдѣлать по чертежамъ, отличающимся отъ прежнихъ толщиною трубы у зарядной каморы и добавленіемъ тонкой внутренней оболочки простирающейся отъ конца зарядной каморы приблизительно до половины трубы дульной части.

Орудія того же калибра еще не начатыя въ работѣ, изготовить съ дульною частью изъ двойной трубы.

5) Орудія 9,2—дюймовыя имѣются трехъ образцовъ, Орудія образцовъ I-го и II-го имѣютъ трубы изъ стали, а муфту и казенную часть изъ кованнаго желѣза. Дульныя части этихъ орудій рѣшено скрѣпить кольцами.

Орудія стальныя того же калибра, образца III-го, для броненоснаго крейсера *Imperieuse*, рѣшено скрѣпить кольцами до дульнаго срѣза.

Шестнадцать стальныхъ орудій того же калибра, для вооруженія угольныхъ станцій, рѣшено изготовить съ добавочною тонкою внутреннею оболочкою отъ конца зарядной каморы приблизительно до половины длины трубы дульной части.

Наконецъ орудія еще не начатыя, изготовлять изъ стали, съ дульною частью изъ двойной трубы, и съ добавленіемъ вышеупомянутой внутренней оболочки.

6) Орудія 8-дюймовыя имѣются четырехъ образцовъ, и всѣ стальныя; каждаго изъ образцовъ I-го и II-го имѣется сдѣланныхъ только по два орудія; ихъ должны употреблять для пробы пороха; и рѣшено скрѣпить кольцами въ дульной части.

Образцы III и IV. Коммисія предлагаетъ кончить по чертежамъ, отличающимся отъ предыдущихъ скрѣпленіемъ дульной части второю трубою, простирающеюся до дульнаго срѣза; перевѣсъ же казенной части регулировать при посредствѣ

Digitized by Google

бронзоваго чехла, который будетъ выступать за срѣзомъ казенной части, образуя прикрытіе для защиты принадлежностей запирающаго механизма.

Орудія еще не начатыя въ работѣ, изготовлять изъ стали, по чертежамъ, на которыхъ дульная часть изъ двойной трубы.

7) Орудія 6-ти дюймовыя, такъ называемыя 80-ти фунтовыя, изъ кованнаго желѣза, съ стальною трубою, рѣшено не передѣлывать.

Орудія того же калибра, образца II-го, также изъ кованнаго желѣза, съ стальною трубою, рѣшено, по возвращеніи ихъ на Вуличскій заводъ, снабдить кольцомъ на дульной части, вслѣдствіе чего дульная часть будетъ прочнѣе и исправится существующій перевѣсъ казенной части.

Орудія образца III-го, стальныя, оставить безъ перемѣны

Орудія еще не начатыя въ работѣ изготовлять съ муфтою изъ одной части и съ кольцами до дульнаго срѣза.

Опытовое проволочное орудіе, которое скоро должно быть готово, окончить съ добавленіемъ колецъ на дульной части, и съ противовѣсомъ изъ чехла на казенной части.

8) Орудія 5-ти дюймовыя, стальныя, образцовъ I-го и II-го, оставить безъ перемѣнъ. Орудія же, которыя только еще проектированы, изготовлять съ добавочными кольцами на дульной части, такъ какъ слѣдуетъ расчитывать на увеличеніе для этихъ орудій зарядовъ изъ медленно горящаго пороха.

9) Орудія 4-хъ дюймовыя, образца I-го, съ стальными трубами, при остальныхъ частяхъ изъ кованнаго желѣза, а также образцовъ II и III-го, оба изъ стали, рѣшено оставить безъ передѣлокъ.

Орудія не начатыя въ работѣ, изготовлять впослѣдствіи изъ стали, по чертежамъ, расчитаннымъ на увеличеніе зарядовъ медленно горящаго пороха (*).

(*) Уже послѣ обнародованія приведенныхъ заключеній коммиссіи, въ газетѣ *Times* появилось извѣстіе, что въ концѣ іюля, во время опытовъ въ Ширнессѣ, оторвало дульную часть у 9-ти дюймоваго орудія, при выстрѣлѣ стальною бомбою Хэдеральда.

Digitized by Google

Пушечный заводъ Круппа и новый заказъ турецкаго правительства. Не безъинтересны слѣдующія статистическія данныя о заводѣ г. Круппа въ Эссенѣ. Въ 1860 году общее число рабочихъ на заводѣ было 1764. Въ 1870 году оно увеличилось до 7084 человѣкъ а въ настоящее время въ 1885 году, рабочихъ, на заводѣ болѣе 20 000 человѣкъ. Если же считать женъ и дѣтей рабочихъ, то все число людей, поддерживаемыхъ работами на заводѣ, достигаетъ 65 381 человѣкъ. Изъ этого числа 29000 живутъ въ зданіяхъ, выстроенныхъ г. Круппомъ и принадлежащихъ заводу.

Владѣнія г. Круппа раздѣлены на восемь отдѣловъ: собственно заводъ въ Эссенѣ; три угольныя копи въ Эссенѣ и Бохумѣ; 547 рудниковъ въ различныхъ частяхъ Германіи; чугунныя залежи въ Испаніи близъ Бильбао; обширные литейные заводы въ разныхъ мѣстахъ и полигонъ въ Меппенѣ для производства артиллерійскихъ опытовъ.

Не считая одиннадцати литейныхъ, заводъ имѣетъ 1542 пудлинговыхъ и другихъ печи; число паровыхъ котловъ въ работѣ 439; всѣхъ паровыхъ машинъ 450, и ихъ совокупное число индикаторныхъ силъ достигаетъ 185 000. Во владѣніяхъ г. Круппа 37 миль желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ работаетъ 88 локомотивовъ и 893 товарныхъ вагона и платформы. Станцій телеграфныхъ 35, аппаратовъ Морзе, въ дѣйствіи 55, и протяженіе телеграфныхъ проволокъ 40 миль.

Кстати о новомъ заказѣ заводу Круппа. По свѣдѣніямъ газеты «*Times*,» турецкое правительство заключило съ заводомъ Круппа контрактъ на поставку семи орудій $35^1/_2$ цм. (14 дюйм.) двадцати двухъ 24 цм. (9,45 д.) и четырехъ сотъ полевыхъ и горныхъ орудій, калибромъ отъ 7 до 9 цм. ($2^3/_4$ $3^1/_2$ д.) Четыре изъ числа самыхъ крупныхъ орудій предназначаются для обороны Босфора и Дарданелловъ. Согласно контракту, стоимость всего заказа опредѣлена въ 700 000 фунт. стерл. (4 410 000 р. м.).

Корреспондентъ газеты «*Times*» также передавалъ, что контрактъ подписанъ, но онъ войдетъ въ силу, т. е. г. Круппъ начнетъ работы по исполненію заказа, лишь послѣ внесенія турецкимъ правительствомъ задатка въ 100 000 фунт.

Digitized by Google

стерлинговъ. Сдача заказанныхъ орудій по частямъ будетъ производиться по мѣрѣ поступленія слѣдующихъ срочныхъ взносовъ. При томъ, въ случаѣ внесенія задатка до сентября, заводомъ обѣщана уступка на весь заказъ въ 50000 фунт. стерлинговъ.

А. Пилсенко.

Разныя извѣстія.

Металлъ Дельта.—Металлъ Дельта, по свѣдѣніямъ «*Revue d'Artillerie*» появился въ металлургіи недавно и судя по сообщаемымъ о немъ свѣдѣніямъ, онъ можетъ получить весьма обширное распространеніе. Металлъ этотъ есть сплавъ мѣди съ весьма небольшимъ количествомъ желѣза и марганца. Сплавъ мѣди съ желѣзомъ долго считался не выполнимымъ, въ настоящее же время не только удалось сплавить эти два металла, но даже получить ихъ химическое соединеніе.

Этотъ новый сплавъ отличается замѣчательными свойствами; въ холодномъ состояніи онъ обладаетъ твердостью и тягучестью стали и значительно въ этомъ отношеніи превосходитъ обыкновенную бронзу; нагрѣтый до температуры темно-краснаго каленія, сплавъ приходитъ въ почти тѣстообразное состояніе, въ которомъ его можно съ величайшею легкостью, ковать, штамповать и плющить. Такъ какъ строеніе металла очень мелкозернистое, то штампованныя изъ него вещи получаютъ очень красивый видъ и отлично принимаютъ полировку. Температура плавленія металла Дельта равняется 900° (вѣроятно Ц.), и его можно отливать какъ въ песокъ такъ и въ изложницы, гораздо легче чѣмъ бронзу. Вещи, сдѣланныя изъ этого металла, не ржавѣютъ и не покрываются зеленью.

Эти различныя свойства новаго сплава сами указываютъ тѣ разнообразныя примѣненія, которыя изъ него могутъ быть сдѣланы.

Всѣ предметы дѣлаемые въ настоящее время изъ желѣза или стали, какъ-то: заклепки, винты, гайки, пластины, проволока, трубки, и предназначенные для употребленія при гидравлическихъ работахъ, или въ судостроеніи и вообще въ

Digitized by Google

тѣхъ случаяхъ когда эти и тому подобные предметы могутъ подвергаться ржавчинѣ, они могутъ съ выгодою быть сдѣланы изъ металла Дельта.

Кромѣ того металлъ Дельта можетъ съ выгодою замѣнить обыкновенную и фосфористую бронзу во всѣхъ тѣхъ случаяхъ когда данный предметъ долженъ обладать большею крѣпостью или когда выдѣлка его можетъ обойтись дешевле посредствомъ штампованія, чѣмъ отливки.

Металлъ Дельта имѣетъ плотность равную 8,4; цвѣтъ его близко напоминаетъ цвѣтъ сплава золота и серебра.

Изъ нижеслѣдующей таблицы видно какое мѣсто относительно механическаго сопротивленія занимаетъ въ ряду другихъ металловъ новый сплавъ.

Проба на растяженіе (обращики выкованы въ холодномъ состояніи):

	Сопротивленіе разрыву на квадрат. миллим. килограммы	Растяженіе при разрывѣ въ % длины.
Красная мѣдь.	23	32
Латунь.	34	58
Обыкновенная сталь.	45	22
Пушечная бронза	46	32
Фосфористая бронза	51	61
Дельта брусокъ	58	17
Дельта проволока	96	4

Италіянскій журналъ «*Rivista di artiglieria e genio*» сообщаетъ, что на броненосцѣ *Riachuelo* цѣнные якорные канаты сдѣланы изъ металла Дельта, толщина звеньевъ 18,5 миллим. При пробѣ на растяженіе эти цѣпи лопнули при усиліи 30 килогр. на квадр. миллим. поперечнаго сѣченія звена.

Нѣкоторыя особенности по управленію судами въ германскомъ военномъ флотѣ (*)

1. При плаваніи въ эскадрѣ, особенно во время эволюцій весьма важно избѣгать излишнихъ командныхъ словъ, вопро-

(*) Заимствовано изъ англійскихъ и французскихъ газетъ.

Digitized by Google

совъ и отвѣтовъ. Для этой цѣли на германскихъ броненосцахъ вахтенному начальнику нѣтъ надобности приказывать сигнальщику какъ поднять шаръ на гафелѣ: до половины ли, спустить-ли, или поднять до мѣста. Все вниманіе сигнальщика должно быть обращено на аппаратъ, находящійся около вахтеннаго начальника, и помѣщенный на поручняхъ мостика. Онъ состоитъ изъ трехъ крыльевъ (фиг. 1), окрашенныхъ красною, синею и бѣлою краскою. Каждый цвѣтъ соотвѣтствуетъ извѣстному ходу машины или ея застопориванію.

На сигнальномъ фалѣ отъ шара приплесниваются три флагдука съ упомянутыми цвѣтами такъ, чтобы при надлежащемъ положеніи шара, кусочекъ флагдука съ подлежащимъ цвѣтомъ приходился бы въ рукѣ сигнальщика.

Вахтенный офицеръ, вращая ручкою описанный аппаратъ, выставляетъ сверхъ поручней, красный синій или бѣлый цвѣтъ и тогда сигнальщикъ поднимаетъ шаръ на столько, чтобы въ его рукѣ оказался бы или красный, или синій или бѣлый флагдукъ.

2. Для избѣжанія переговоровъ между флагъ-офицеромъ и сигнальщиками, которымъ, при большомъ числѣ поднимаемыхъ сигналовъ, весьма затруднительно выкрикивать необходимыя буквы для составленія сигнала—на крейсерѣ-фрегатѣ *Stein*, подъ флагомъ контръ-адмирала Бланкъ, имѣется слѣдующій аппаратъ:

Онъ состоитъ изъ ящика *A* (фиг. 2) съ двумя, съ боку приставными рамками *B* и *C*.

Въ ящикѣ *A*, раздѣленномъ на двѣ части, помѣщаются дощечки съ разрисованными на нихъ флагами. Эти дощечки устанавливаются противъ соотвѣтственныхъ буквъ: *a*, *b*, *c*, *d*... Тоже самое сдѣлано и относительно числительныхъ флаговъ.

При производствѣ сигналовъ, флагъ-офицеръ, стоящій у такого ящика, вынимаетъ соотвѣтственные флаги-буквы и устанавливаетъ ихъ въ рамки *B* и *C* по порядку сигнала. Сигнальщикъ, видя флаги въ рамкахъ, уже безъ всякихъ разговоровъ, набираетъ сигналъ молча.

3. На авизо *Pfeil* флаги развѣшены въ скатанномъ видѣ у мачтъ (ихъ двѣ). Для этой цѣли имѣется сигнальная планка

Digitized by Google

(какъ кофель-планка) съ прорѣзами. Флаги на мѣстахъ удерживаются клевантами и содержатся на нихъ только въ хорошую погоду, а въ остальное время въ сигнальныхъ ящикахъ.

4. На всѣхъ судахъ, плавающихъ въ эскадрѣ, имѣется особое приспособленіе дающее возможность судамъ эскадры, видѣть другъ у друга, положеніе руля.

Для этого надъ штурваломъ утверждается, на надлежащей высотѣ, рея. На блоки *a*,*a*,*a* (фиг. 3) и на штурвалъ основывается безконечная веревка, съ укрѣпленными конусами, вершинами вверхъ и внизъ, и окрашенными зеленою и красною красками (правый и лѣвый бортъ). При положеніи руля измѣняется положеніе конусовъ, согласно тому, какъ это условлено на всѣхъ судахъ эскадры.

5. На миноноскѣ каждаго судна, въ числѣ различныхъ приборовъ для передачи приказаній, находится также счетчикъ оборотовъ Schneider'a, германскаго инженера, который показываетъ во всякій данный моментъ число оборотовъ въ машинѣ.

Устройство этого счетчика состоитъ въ томъ, что два вложенныхъ одинъ въ другой цилиндрическихъ сосуда *A* и *B* (фиг. 4), изъ которыхъ внутренній фланцемъ лежитъ на заплечикахъ наружнаго,—представляютъ собою вмѣстилище для особой смѣси изъ глицерина и воды (одна часть глицерина и пять частей воды). Эта смѣсь играетъ въ аппаратѣ роль тѣла, измѣняющаго свое положеніе вслѣдствіе дѣйствія центробѣжной силы при вращеніи. Сообщеніе между сосудами происходитъ при помощи ряда отверстій, находящихся въ боковыхъ и нижнихъ стѣнкахъ внутренняго сосуда. По направленію общей оси обоихъ сосудовъ находится вращающійся стержень *c*, упирающійся внизу и вверху въ два болтика, при чемъ на нижней части этого стержня находится винтъ *d*, о четырехъ или болѣе лопастяхъ, а на верхней шестерня *e*. Эта послѣдняя зацѣпляетъ зубцами другое зубчатое колесо *F*, поставленное перпендикулярно, которое служитъ въ то же время шкивомъ для передачи вращенія отъ машины.

На поверхности жидкости внутренняго сосуда находится поплавокъ *S*, отъ котораго идетъ вращающій шестерню зуб-

Digitized by Google

чатый стержень h; къ послѣднему прикрѣплена стрѣлка дающая показанія числа оборотовъ.

Аппаратъ наполняется жидкостью до тѣхъ поръ, пока стрѣлка не будетъ указывать на нуль.

Когда хотятъ пустить аппаратъ въ дѣйствіе, то соединяютъ шкивъ F шнуромъ съ другимъ такой же величины шкивомъ, прикрѣпленнымъ гдѣ нибудь у машины (аппараты, устраиваемые на мостикахъ судовъ соединяются съ обыкновеннымъ аппаратомъ для измѣренія оборотовъ машины). Тогда при дѣйствіи машины мы замѣтимъ пониженіе уровня жидкости во внутреннемъ сосудѣ и таковое же повышеніе уровня (столба жидкости) между стѣнками сосудовъ. Первое влечетъ за собою опусканіе поплавка, которое помощью стержня h передается стрѣлкѣ, дающей показанія. Такъ какъ каждая разница обоихъ столбовъ жидкости соотвѣтствуетъ постоянно одной и той же опредѣленной скорости, то каждое различное положеніе стрѣлки будетъ указывать перемѣну въ имѣемой скорости вращенія.

Особенное преимущество этого аппарата заключается въ томъ, что онъ даетъ на дугѣ въ каждый данный моментъ среднюю скорость вращенія, чѣмъ обезпечивается возможность имѣть абсолютно твердыя и спокойныя показанія стрѣлки. Во всѣхъ другихъ подобныхъ аппаратахъ, гдѣ вмѣсто жидкости подвергается дѣйствію центробѣжной силы какое либо твердое тѣло,—стрѣлка болѣе или менѣе неустойчива; это въ особенности справедливо въ отношеніи машинъ смѣшаннаго или низкаго давленія съ малымъ числомъ оборотовъ, гдѣ употребленіе раздвигивающихся гирь и пружинъ лишаетъ возможности сдѣлать стрѣлку устойчивою.

Чтобы наполнить аппаратъ вышеупомянутою смѣсью, помощью задвижки въ верхней крышкѣ P, открываютъ имѣемое тамъ отверстіе. Задвижка же, когда она закрыта, удерживается и открывается стержнемъ f при помощи поворота (на полоборота назадъ) ручки r, помѣщающейся сзади циферблата. Въ то же время завинчиваютъ регулирующій поршень K вплотную, чтобы по возможности выгнать изъ аппарата воздухъ. Тогда начинаютъ при помощи воронки наливать *очень мед-*

Digitized by Google

ленно жидкость, для того, чтобы она вполнѣ вытѣснила имѣющійся въ аппаратѣ воздухъ. По наполненіи сосуда такимъ количествомъ жидкости, чтобы стрѣлка указала нуль,—отвинчиваютъ поршень *K* и начинаютъ уже снова наливать жидкость по каплямъ, до тѣхъ поръ, пока стрѣлка снова не дойдетъ до нуля. Тогда приступаютъ къ регулированію аппарата (это достигается постукиваніемъ по головкѣ винта); завинчиваютъ винтъ *K* до тѣхъ поръ, пока стрѣлка дойдетъ до краснаго штриха (вывѣреніе стрѣлки). Послѣ чего конецъ стрѣлки опять приводятъ къ нулю.

Аппаратъ можетъ быть также регулированъ во время хода, для чего необходимо привести стрѣлку на надлежащее дѣленіе при помощи ввинчиванія или вывинчиванія поршня, опредѣливъ предварительно по исправнымъ часамъ точное число оборотовъ машины.

Выливаніе жидкости производится помощью отвинчиванія дна цилиндра, въ которомъ ходитъ поршень *K*. Тѣмъ же путемъ можно вылить часть жидкости, если при наполненіи аппарата ее налили много.

Весьма полезно промывать аппаратъ каждые 6 мѣсяцевъ; для этого необходимо вливать въ него воду до тѣхъ поръ, пока она не будетъ вытекать совершенно чистою.

Указатель скорости системы Шнейдеръ уже въ теченіи 4-хъ лѣтъ съ большимъ успѣхомъ употребляется въ германскомъ флотѣ. Адресъ фабриканта: Ad. Steger, Kiel, Dammstr. 22.

6. Для туманныхъ ночныхъ сигналовъ на всѣхъ судахъ установлена сигнальная сирена Holmes'a, дѣйствующая паромъ. Дѣйствіемъ ея весьма довольны.

7. Въ германскомъ флотѣ въ настоящую кампанію испытывается сигнальный аппаратъ мичмана австрійскаго флота Sellner'a.

Части аппарата—четыре сигнальныя лампочки накаливанія, двѣ краснаго и двѣ обыкновеннаго стекла. Лампочки поднимаются на высоту, при чемъ можетъ быть измѣнено между ними относительное положеніе.

Digitized by Google

Проводники отъ лампочекъ, идущіе, повидимому, къ магнито-электрической машинкѣ дѣйствующей вручную. Мѣняя относительное положеніе лампочекъ, а также разнообразя огонь—достигается полученіе извѣстныхъ сочетаній различныхъ огней для производства сигналовъ.

Digitized by Google

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Digitized by Google

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ПРАВИЛЪ ОБЪ ИЗДАНІИ

МОРСКАГО СБОРНИКА.

Статьи для напечатанія въ М. Сб. препровождаются въ Редакцію черезъ Контору журнала или черезъ Ученое Отдѣленіе Морскаго Техническаго Комитета въ Адмиралтействѣ.

За исключеніемъ статей, присланныхъ отъ высшаго морскаго начальства, съ резолюціею—напечатать въ такой-то книжкѣ М. Сб. прочія статьи распредѣляются по №№ журнала по усмотрѣнію Редакціи.

Вознагражденіе за статьи, помѣщаемыя въ М. Сб., полагается: за оригинальныя отъ 25 до 50 р. и въ нѣкоторыхъ случаяхъ болѣе, за извлеченія и компиляціи отъ 25 до 30 р.; за переводы отъ 12 до 20 р. за листъ.

Авторъ имѣетъ право на полученіе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи безвозмездно; если онъ желаетъ воспользоваться этимъ правомъ, то приглашается написать о томъ на самой статьѣ. По особымъ уваженіямъ разрѣшается печатаніе и большаго числа отдѣльныхъ оттисковъ, но съ платою за бумагу. Желающіе на этомъ основаніи получить болѣе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи,—означаютъ на рукописи сколько именно.

Оригинальныя сочиненія должны быть присылаемы за подписью автора, а переводныя—съ указаніемъ, сверхъ того, той книги, откуда взяты. Если автору не угодно, чтобы его имя было извѣстно публикѣ, онъ приглашается предварить о томъ Редакцію.

Редакція покорнѣйше проситъ доставлять статьи четко написанными, въ особенности же означать разборчиво имена собственныя и цифры.

Digitized by Google

Контора «Морскаго Сборника» помѣщается въ книжномъ магазинѣ Коммисіонера Ученаго Отдѣленія Морскаго Техническаго Комитета Николая Гавриловича Мартынова—на Невскомъ проспектѣ, въ д. № 46, гдѣ исключительно и принимается подписка на полученіе «Морскаго Сборника» въ 1885 году. Подписка въ редакціи не принимается.

СТОИМОСТЬ ГОДОВАГО ИЗДАНІЯ ВЪ 1885 ГОДУ.

	Безъ доставки и пересылки.	Съ доставкою въ Россіи	и пересылкою за границу.
Лицамъ морскаго вѣдомства	4 рубля.	5 рублей.	8 рублей.
Прочимъ подписчикамъ.	6 —	7 —	10 —
Каждая книжка отдѣльно	50 коп.	65 коп.	90 коп.

За исправную доставку и пересылку книжекъ «Морскаго Сборника» редакція отвѣчаетъ только въ такомъ случаѣ, когда подписка сдѣлана въ ея конторѣ, а потому во избѣжаніе жалобъ, редакція проситъ г.г. подписчиковъ высылать деньги непосредственно въ книжный магазинъ Николая Гавриловича Мартынова — Невскій проспектъ, № 46.

Просьбы о перемѣнѣ адресовъ, претензіи и другія сообщенія подписчики адресуютъ тѣмъ мѣстамъ и лицамъ, которымъ они высылали деньги.

Въ первыхъ числахъ каждаго мѣсяца, книжки М. Об. сдаются въ почтамтъ, а потому въ случаѣ поздняго полученія ихъ, просятъ доводить о томъ до свѣдѣнія почтоваго начальства.

Digitized by Google

CCX

429062

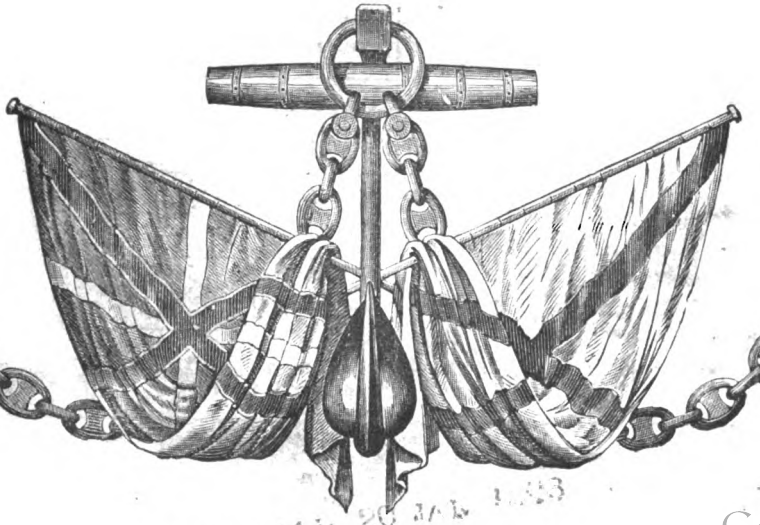
МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

№ 10

ОКТЯБРЬ

1885.

D'02



Digitized by Google

Для сличенія шкалъ баром. Миллиметры.	въ дюймахъ	Для сличенія калибра орудій и толщины брони. Сантиметры	въ дюймахъ
712	28,03	1	0,39
13	07	2	0,79
14	11	3	1,18
15	15	4	1,58
16	19	5	1,97
17	23	6	2,36
18	27	7	2,76
19	31	8	3,15
720	35	9	3.54
21	39	10	3,94
22	43	11	4,33
23	47	12	4,73
24	50	13	5,12
25	54	14	5.51
26	58	15	5,91
27	62	16	6,30
28	66	17	6,69
29	70	18	7,09
730	74	19	7,48
31	78	20	7,87
32	82	21	8,27
33	86	22	8,66
34	90	23	9.06
35	94	24	9,45
36	98	25	9,84
37	29,02	26	10,24
38	06	27	10,63
39	10	28	11,02
740	14	29	11,42
41	17	30	11,81
42	21	31	12,20
43	25	32	12,60
44	29	33	12,99
45	33	34	13,39
46	37	35	13,78
47	41	36	14,17
48	45	37	14,57
49	49	38	14,96
750	53	39	15,35
51	57	40	15,75
52	61	41	16,14
53	65	42	16,54
54	69	43	16,93
55	72	44	17,32
56	76	45	17,72
57	80	46	18,11
58	84	47	18,50
59	88	48	18.90
760	92	49	19,29
61	96	50	19,69
62	30,00	51	20,08
63	04	52	20,47
64	08	53	20,87
65	12	54	21,26
66	16	55	21,65
67	20	56	22,05
68	24	57	22,44
69	28	58	22.84
770	32	59	23,23
71	35	60	23,62
72	39	61	24,02
73	43	62	24,41
74	47	63	24,80
75	51	64	25,20
76	55	65	25,60
77	59	66	25,99
78	63	67	26,38
79	67	68	26,77
780	71	69	27.17
81	75	70	27,56
82	79	71	7,95
83	83	72	28,35
84	87	73	28,74
85	91	74	29,13
86	95	75	29,53
87	98	76	29,92
88	31,02	77	30,32

Для сличенія разныхъ мѣръ.

Мѣры написанныя въ первой строкѣ.	Миллиметры въ дюймахъ.	Метры въ футахъ.	Кв. метры въ кв. футахъ.	Килограммы въ русск. фунт.	Килограммы въ пудахъ.	Франц. тонны въ пудахъ	Кабельтовы въ метрахъ.	Англ. фунт. въ русск. фунт.	Англ. центнеры въ пуд.	Англ. тонны въ пудахъ.	Давл. въ кил. на 1 кв. сант. въ фунт. давл. на 1 кв. дюйм.	Давл. въ кил. на 1 кв. милим. въ тонн. давл. на 1 кв. дюйм.	Килограммометры въ пудо-футахъ.	Гр. Цельзія въ гр. Реомюра.	Мѣры написанныя въ первой строкѣ.
1	0,0394	3,2809	10,7643	2,442	0,0610	61,05	182,88	1,1076	3,1014	62,03	15,754372	0,6348	0,2003	0,8	1
2	0,0787	6,5619	21,5286	4,884	0,1221	122,10	365,75	2,2154	6,2028	124,06	31,508744	1,2696	0,4006	1,6	2
3	0,1181	9,8427	32,2929	7,326	0,1832	183,15	548,63	3,3230	9,3042	186,08	47,263116	1,9044	0,6009	2,4	3
4	0,1575	13,1236	43,0572	9,768	0,2442	244,20	731,51	4,4308	12,4056	248,11	63,017488	2,5392	0,8012	3,2	4
5	0,1969	16,4045	53,8215	12,210	0,3053	305,25	914,38	5,5384	15,5070	310,14	78,771860	3,1740	1,0015	4,0	5
6	0,2362	19,6854	64,5858	14,652	0,3963	396,30	1097,26	6,6460	18,6083	372,16	94,526232	3,8088	1,2018	4,8	6
7	0,2756	22,9663	75,3501	17,094	0,4274	427,35	1280,14	7,7538	21,7097	434,19	110,280605	4,4436	1,4021	5,6	7
8	0,3150	26,2472	86,1144	19,536	0,4884	488,40	1463,01	8,8615	24,8111	496,22	126,034977	5,0784	1,6024	6,4	8
9	0,3543	29,5281	96,8787	21,978	0,5495	549,45	1645,89	9,9692	27,9125	558,25	141,789349	5,7132	1,8027	7,2	9
10	0,3937	32,8090	107,6430	24,420	0,6105	610,50	1828,77	11,0764	31,0139	620,28	157,543721	6,3480	2,0030	8,0	10

Digitized by Google

МОРСКОЙ

СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ

УЧЕНАГО ОТДѢЛЕНІЯ МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

Редакторъ Генералъ-Маіоръ Н. Зеленой.

Томъ CCX

№ 10.

Октябрь.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Морскаго Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1885.

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
429062
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.
R 1910 L

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.
С.-Петербургъ, 30 Сентября 1885 г.

Digitized by Google

Оглавленіе № 10

Морскаго Сборника 1885 года.

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Высочайшіе приказы по Морскому вѣдомству 1
Высочайшія награды 5
Пожалованіе иностранныхъ орденовъ 7
Приказы Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала 8
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ . . . 12
Циркуляръ Главнаго Морскаго Штаба. 13
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи 17

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Автоматическій регуляторъ углубленія минъ въ водахъ съ переменнымъ уровнемъ. Перев. Лейтенантъ П. ЕСАУЛОВЪ 1
Таблицы необходимыя при употребленіи взрывчатыхъ веществъ для цѣлей взрыванія. Н. РЕЙЦЕНШТЕЙНЪ. 9
Историческія соприкосновенія Россіи и Сѣверной Америки по военно-морскимъ вопросамъ. П. МОРДОВИНЪ . 19
Замѣтки по стальному дѣлу. С. КЕРНЪ 53
Русскій флотъ на Черномъ морѣ. К. ГОЛОВИЗНИНЪ . 63
Бассейнъ Карибскаго моря. Ю. Ш. 95
Международная зоологическая станція въ Неаполѣ и участіе въ ея дѣятельности италіянскихъ моряковъ Н. АЗБЕЛЕВЪ. 99
Памяти капитана 1-го ранга Святослава Святославовича Валицкаго Д. М. 117

Digitized by Google

БИБЛІОГРАФІЯ.

Новыя книги 1
Указатель статей морскаго и техническаго содержанія въ иностранныхъ періодическихъ изданіяхъ. 5

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

МОРСКОЕ ДѢЛО ЗА ГРАНИЦЕЮ.

Противоположныя мнѣнія о боевомъ значеніи миноносокъ (1). **По поводу послѣдняго бюджета французскаго флота** (20). **Военное судостроеніе за границею:** *англійскій броненосецъ Colossus (29); стальной крейсеръ Mersey и минный крейсеръ Scout (32); германскій крейсеръ-фрегатъ Charlotte (33); французская броненосная лодка Flamme, авизо-транспортъ Meurthe, авизо-миноносецъ Dragonne и рѣчныя канонерки (34); новые американскіе крейсера (35); учрежденіе морскаго техническаго комитета въ австровенгерскомъ флотѣ (37).* **Минное дѣло:** *подводная лодка Норденфельта (38); новая миноноска въ Америкѣ (43); мина генерала Бердана (45).* **Артиллерія:** *34 ц.м. (13,4 д.) орудіе полковника де Банжа (47).*

А. Пиленко.

Digitized by Google

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

въ 1885 году

МОРСКАЯ ГАЗЕТА

„КРОНШТАДТСКІЙ ВѢСТНИКЪ“

ВЫХОДИТЪ ПО ПРЕЖНЕМУ

ТРИ РАЗА ВЪ НЕДѢЛЮ:

По Воскресеньямъ, Средамъ и Пятницамъ.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА:

Безъ доставки:		Съ доставкою и пересылкою.	
На годъ . . .	7 р. — к.	На годъ . . .	8 р. — к.
— полгода . .	4 » — »	— полгода . .	5 » — к.
— 3 мѣс. . .	2 » — »	— 3 мѣс. . .	2 » 50 к.
— 1 мѣс. . .	— » 70 »	— 1 мѣс. . .	1 » — »

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ С.-Петербургѣ: въ книжныхъ магазинахъ Н. Фену и К° и Н. Мартынова.

Въ Кронштадтѣ: въ конторѣ редакціи, при типографіи «Кронштадтскаго Вѣстника», на Соборной площади въ домѣ Никитина.

Digitized by Google

Digitized by Google

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 244. Данія, Фреденсборгъ, 1-го сентября 1885 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ, въ вице-адмиралы: Керчь-Еникальскій градоначальникъ, контръ-адмиралъ **Вейсъ**, на основаніи ст. 33 и 35 положенія о морскомъ цензѣ, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундиромъ и пенсіею по положенію; въ капитаны: состоящій по адмиралтейству штабсъ-капитанъ **Пузыревскій**, съ увольненіемъ, *по болѣзни*, отъ службы, съ мундиромъ и пенсіею по положенію; *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ, въ штабсъ-капитаны: корпуса инженеръ-механиковъ поручики: **Морозовскій**, **Козачекъ**, **Ефремовъ** и **Агладинъ**, съ 5-го августа сего года; **Маіоровъ 1-й** и **Маіоровъ 2-й**, съ 10-го августа сего года.

ПЕРЕИМЕНОВЫВАЕТСЯ: начальникъ Петергофскаго порта, гвардейскаго экипажа капитанъ 1-го ранга **Арцыбашевъ**—въ полковники по адмиралтейству, съ зачисленіемъ въ нестроевую роту гвардейскаго экипажа и съ оставленіемъ въ занимаемой должности.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитаны 2-го ранга: командиръ клипера «Абрекъ», **Энгельмъ**—исправляющимъ должность командира Сибирскаго флотскаго экипажа и баронъ **Бистромъ**—капитаномъ надъ Практическимъ портомъ въ Одессѣ.

Digitized by Google

ЗАЧИСЛЯЮТСЯ: мичманъ **Мижуевъ** и корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ **Левенштейнъ**, оба—на основаніи ст. 50 положенія о морскомъ цензѣ, въ запасъ флота.

УВОЛЬНЯЮТСЯ: *въ отпускъ*, начальникъ Обуховскаго сталелитейнаго завода, контръ-адмиралъ **Колокольцовъ**—*по домашнимъ обстоятельствамъ*, за границу, на *28* дней; *отъ службы*: корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ **Карабановичъ**—*по болѣзни*, поручикомъ, съ мундиромъ и пенсіею по положенію.

№ 245. Копенгагенъ, на яхтѣ «Держава», 7-го сентября 1885 г.

ПРОИЗВОДЯТСЯ, въ капитаны: состоящій по адмиралтейству штабсъ-капитанъ **Зайцевъ 2-й**, съ увольненіемъ *по болѣзни*, отъ службы, съ мундиромъ и пенсіею по положенію; *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ, въ штабсъ-капитаны: корпуса инженеръ-механиковъ, поручики: **Егоровъ 1-й**—съ 17-го августа сего года и **Качаловъ**—съ 25-го августа сего года; въ поручики, подпоручики: **Лавровъ, Пяткинъ** и **Болеславскій**—съ 30-го августа сего года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: адъютантъ Главнаго Морскаго Штаба, капитанъ 2-го ранга **Веселаго**—начальникомъ Военно-Исправительной тюрьмы Морскаго вѣдомства.

УВОЛЬНЯЕТСЯ *отъ службы по домашнимъ обстоятельствамъ*: лейтенантъ **Арбузовъ 1-й**, капитаномъ 2-го ранга, съ мундиромъ и пенсіею по положенію.

УМЕРШІЕ *исключаются изъ списковъ*: корпуса инженеровъ морской строительной части генералъ-маіоръ **Селяниновъ**, инспекторъ классовъ техническаго училища Морскаго вѣдомства, капитанъ 1-го ранга **Валицкій**, корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникъ **Лодыгинъ** и корпуса инженеръ-механиковъ капитанъ **Береговъ**.

№ 246. Данія, Фредендсборгъ, 14-го сентября 1885 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ въ полковники: корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникъ **Корниловъ**, съ увольненіемъ, *по болѣзни*, отъ службы, съ мундиромъ и пенсіею по положенію;

Digitized by Google

за выслугу лѣтъ, въ поручики: корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ **Мордовинъ**, со старшинствомъ съ 30-го августа сего года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: командиръ Императорской яхты «Штандартъ» капитанъ 1-го ранга **Колтовской**—Керчь-Еникальскимъ градоначальникомъ.

УВОЛЬНЯЮТСЯ: *въ отпускъ, по домашнимъ обстоятельствамъ:* членъ артиллерійскаго отдѣленія морскаго техническаго комитета, корпуса морской артиллеріи генералъ-лейтенантъ **Мусселіусъ**—за границу, на *два* мѣсяца; *отъ службы*, на основаніи ст. 33 положенія о морскомъ цензѣ: капитанъ 2-го ранга **Орловъ 4-й**—съ мундиромъ и пенсіею по положенію.

№ 247. Данія, Фредендсборгъ, 17-го сентября 1885 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ, *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: въ капитаны, корпуса инженеръ-механиковъ: штабсъ-капитанъ **Головченко**; въ поручики: подпоручикъ **Вѣловъ**, оба—съ 30-го августа сего года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: командиръ броненоснаго фрегата «Князь Пожарскій», флигель-адъютантъ, капитанъ 1-го ранга **Макаровъ**—командиромъ корвета «Витязь», вмѣсто капитана 2-го ранга **Ломена**, съ оставленіемъ въ званіи флигель-адъютанта; капитанъ 2-го ранга **Зеленой 8-й**—инспекторомъ классовъ Техническаго училища Морскаго вѣдомства.

УВОЛЬНЯЕТСЯ *отъ службы, по болѣзни*: мичманъ **Суслинъ**, лейтенантомъ.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 217. Данія, Фредендсборгъ, 30-го августа 1885 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ, *за отличіе по службѣ*: въ тайные совѣтники: канцеляріи морскаго министерства: дѣлопроизводитель, дѣйствительный статскій совѣтникъ **Ростиславовъ**, съ назначеніемъ состоять по морскому министерству; въ губернскіе

Digitized by Google

секретари: чиновникъ для усиленія средствъ, коллежскій регистраторъ **Масловскій**, со старшинствомъ съ 29-го ноября 1884 года.

№ 218. Данія, Фреденсборгъ, 1-го сентября 1885 года.

производятся, *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ; въ коллежскіе секретари: мастеръ 3-го разряда Кронштадтскаго порта, губернскій секретарь **Изотовъ**, съ 12-го августа сего года: въ провинціальные секретари: коллежскіе регистраторы: содержатель по шхиперской части 4-го флотскаго экипажа—**Южиковъ** и коммисаръ того экипажа—**Забѣгаевъ**, съ 14-го іюня сего года.

№ 219. Копенгагенъ, на яхтѣ «Держава», 7-го сентября 1885 г.

опредѣляется *въ службу:* отставной коллежскій секретарь **Георгъ**, съ назначеніемъ лекарскимъ помощникомъ въ 7-й флотскій экипажъ.

№ 220. Данія, Фреденсборгъ, 14-го сентября 1885 года.

производится: *за выслугу лѣтъ*, въ титулярные совѣтники: содержатель маячнаго имущества Николаевскаго порта, коллежскій секретарь **Гофманъ**, со старшинствомъ съ 25-го августа сего года.

увольняется *отъ службы, по домашнимъ обстоятельствамъ*: младшій врачъ 6-го флотскаго экипажа, коллежскій ассесоръ **Хашковскій**.

умершій *исключается изъ списковъ:* лекарскій помощникъ 8-го флотскаго экипажа, коллежскій секретарь **Дацковъ**.

№ 221. Данія, Фреденсборгъ, 17-го сентября 1885 года.

производится, *за выслугу лѣтъ*, въ коллежскіе ассесоры: дѣлопроизводитель канцеляріи начальника коммисаріатской части управленія портовъ Восточнаго океана, титулярный совѣтникъ **Рубецкій**, со старшинствомъ съ 15-го мая сего года.

Digitized by Google

ПЕРЕВОДИТСЯ: младшій врачъ 5-го резервнаго пѣхотнаго (кадроваго) баталіона, лекарь **Зандеръ**—**младшимъ** судовымъ врачемъ въ 5-й флотскій экипажъ.

УВОЛЬНЯЕТСЯ, *отъ службы, по болѣзни*: лекарскій помощникъ 7-го флотскаго экипажа, коллежскій секретарь **Новицкій**, съ мундиромъ.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ

ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ ПОЖАЛОВАНЫ:

Въ 30-й день августа 1885 года.

Контръ-адмираламъ: начальнику штаба главнаго командира Кронштадтскаго порта—**Небольсину** орденъ *Св. Анны 1-й степени;* начальнику Черноморской гидрографической экспедиціи — **Зарудному** орденъ *Св. Станислава 1-й степени* члену строительнаго отдѣленія Морскаго техническаго комитета, инженеръ-генералъ-маіору **Мазурову** орденъ *Св. Станислава 1-й степени*; генералъ-маіорамъ: состоящему въ распоряженіи главнаго командира Кронштадтскаго порта—**Захарьину** орденъ *Св. Владиміра 3-й степени*; завѣдывающему гимнастикою въ Балтійскомъ флотѣ—**Калмыкову** орденъ *Св. Владиміра 3-й степени*: помощнику юрисконсульта Морскаго Министерства, дѣйствительному статскому совѣтнику **Мерзлякову** орденъ *Св. Владиміра 3-й степени.*

Главнаго Морскаго Штаба:

Старшему помощнику дѣлопроизводителя, надворному совѣтнику **Перетягину** орденъ *Св. Анны 2-й степени.*

Кораблестроительнаго Отдѣленія Морскаго Техническаго Комитета:

Старшему помощнику дѣлопроизводителя, коллежскому ассесору **Дмитріеву** орденъ *Св. Станислава 3-й степени.*

Digitized by Google

Архива Морскаго Министерства:

Помощнику начальника, статскому совѣтнику **Батагову** орденъ *Св. Анны 2-й степени.*

С.-Петербургскаго порта:

Дѣлопроизводителю канцеляріи начальника коммисаріатской части, надворному совѣтнику **Максимову** орденъ *Св. Анны 3-й степени.*

Кронштадтскаго порта:

Дѣлопроизводителю штаба главнаго командира, надворному совѣтнику **Аржановскому** ордена *Св. Станислава 3-й степени*; младшему помощнику дѣлопроизводителя канцеляріи начальника коммисаріатской части, коллежскому ассесору **Федорову** орденъ *Св. Анны 3-й степени.*

Николаевскаго порта:

Военно-Морскому слѣдователю, статскому совѣтнику **Навозову** орденъ *Св. Станислава 2-й степени*; старшему помощнику дѣлопроизводителя канцеляріи начальника коммисаріатской части, надворному совѣтнику **Шипицыну** орд. *Св. Станислава 2-й степени.*

Портовъ Восточнаго океана:

Дѣлопроизводителю конторы надъ портами, надворному совѣтнику **Манцевичу** орд. *Св. Анны 3-й степени.*

Младшимъ судовымъ врачамъ 2-го Черноморскаго флотскаго Его Королевскаго Высочества Герцога Эдинбургскаго экипажа, надворнымъ совѣтникамъ: **Поплавскому** — орденъ *Св. Анны 2-й степени* и **Иванову**—орденъ *Св. Анны 3-й степени*, за особые ихъ труды и заботливость при перевозкѣ на судахъ Добровольнаго флота переселенцевъ въ Южно-Уссурійскій край.

Digitized by Google

Въ 21-й день сентября 1885 года.

Государь Императоръ Всемилостивѣйше соизволилъ пожаловать, Свиты Его Величества Контръ-Адмиралу **Арсеньеву**—подарокъ по чину, за отличноусердное исполненіе имъ обязанностей Попечителя при Его Императорскомъ Высочествѣ Великомъ Князѣ Павлѣ Александровичѣ.

ПОЖАЛОВАНІЕ ИНОСТРАННЫХЪ ОРДЕНОВЪ:

Государь Императоръ, въ 17-й день сентября 1885 года, Высочайше разрѣшить соизволилъ нижепоименованнымъ чинамъ принять и носить, пожалованныя Его Высочествомъ Великимъ Герцогомъ Мекленбургъ Шверинскимъ-ордена:

Корвета «Аскольдъ»:

Командиру, капитану 2-го ранга **Мессеру** орденъ *Вендской Короны Командорскаго креста.*

Ордена Грифа:

Старшему офицеру капитану 2-го ранга **Левенгагену**—*Командорскаго креста*; минному офицеру, лейтенанту **Фонъ-Линдестрему** и старшему штурману, поручику **Витенбиндеру**—*Кавалерскаго креста.*

Морскаго Училища:

Ротному командиру, капитану 2-го ранга **Давыдову**—*Командорскаго креста*; младшему врачу надворному совѣтнику **Орлову**—*Почетнаго креста*; состоящему при Его Императорскомъ Высочествѣ Великомъ Князѣ Александрѣ Михаиловичѣ, капитану 2-го ранга **Лѣтниковскому**—*Командорскаго креста.*

Digitized by Google

Приказы Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала по Морскому вѣдомству.

№ 96. 24-го августа 1885 года.

НАЗНАЧАЕТСЯ корпуса корабельныхъ инженеровъ подпоручикъ **Іогансонъ**—мастеромъ 2-го разряда Кронштадтскаго порта.

ПЕРЕВОДЯТСЯ: старшій судовой врачъ, коллежскій совѣтникъ **Богдановъ**—изъ Балтійскаго въ Черноморскій флотъ, съ зачисленіемъ въ 1-й Черноморскій флотскій Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала Константина Николаевича экипажъ и старшій судовой врачъ, коллежскій совѣтникъ **Качановскій**—изъ Черноморскаго въ Балтійскій флотъ, съ зачисленіемъ въ 1-й флотскій Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала Константина Николаевича экипажъ.

УВОЛЬНЯЮТСЯ *въ отпускъ:* капитанъ 2 ранга **Лавровъ 1-й** и мичманъ **Марковъ 2-й**—внутри Имперіи, *по болѣзни* на *два* мѣсяца.

№ 98. 2-го сентября 1885 года.

НАЗНАЧАЕТСЯ: корпуса флотскихъ штурмановъ капитанъ **Новицкій 1-й**—командиромъ парохода «Ижора».

ПЕРЕВОДИТСЯ: корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ **Шарковъ 2-й**—изъ Черноморскаго въ Балтійскій флотъ.

УВОЛЬНЯЮТСЯ *въ отпускъ*, внутри Имперіи, *по болѣзни*: мичманъ **Зилотти**, на *28* дней и младшій судовой врачъ 1-го Черноморскаго флотскаго Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала Константина Николаевича экипажа, надворный совѣтникъ **Аѳинскій**, на *два* мѣсяца.

Digitized by Google

№ 99. 2-го сентября 1885 года.

Взамѣнъ существующихъ наименованій миноносокъ, присвоены имъ нумера, согласно прилагаемому списку.

О чемъ объявляю по Морскому вѣдомству.

Списокъ миноносокъ:

Которымъ вмѣсто прежнихъ наименованій присвоены нынѣ номера.

«Аистъ»—144, «Акула»—142, «Альбатросъ»—31, «Бекасъ»—10, «Бомба»—108, «Булава»—110, «Бѣлуга»—95, «Воробей»—78, «Ворона»—86, «Воронъ»—12, «Галка»—11, «Глухарь»—146, «Голубь»—121, «Горлица»—128, «Грачъ»—130, «Гусь»—122, «Дельфинъ»—13, «Драконъ»—15, «Дрохва»—126, «Дроздъ»—82, «Дятелъ»—51, «Жаворонокъ»—76, «Журавль»—52, «Змѣя»—84, «Зябликъ»—67, «Иволга»—62, «Индюкъ»—70, «Какаду»—69, «Камбала»—72, «Канарейка»—80, «Карабинъ»—124, «Карась»—60, «Касатка»—17, «Кефаль»—160, «Колибри»—54, «Коноплянка»—74, «Копчикъ»—56, «Копье»—102, «Корюшка»—53, «Кречетъ»—61, «Крокодилъ»—63, «Кукушка»—58, «Курица»—65, «Куропатка»—90, «Ласточка»—92, «Лебедь»—94, «Лосось»—96, «Лукъ»—104, «Малиновка»—93, «Мечъ»—106, «Налимъ»—98, «Нырокъ»—100, «Орелъ»—50, «Осетръ»—64, «Павлинъ»—66, «Палица»—112, «Пеликанъ»—68, «Перепелъ»—59, «Пискарь»—55, «Плотва»—91, «Подорожникъ»—47, «Попугай»—57, «Пращъ»—114, «Пѣтухъ»—140, «Ракета»—133, «Рябчикъ»—132, «Саламандра»—134, «Самопалъ»—135, «Сардинка»—131, «Свиристель»—19, «Селезень»—23, «Сельдь»—138, «Сигъ»—136, «Сирена»—21, «Скворецъ»—148, «Скорпіонъ»—171, «Скумбрія»—169, «Снигирь»—150, «Сова»—152, «Соколъ»—154, «Соловей»—156, «Сомъ»—158, «Сорока»—39, «Стерлядь»—41, «Страусъ»—43, «Стрѣла»—116, «Судакъ»—14, «Сулинъ»—173, «Султанка»—167, «Тетеревъ»—16, «Треска»—35, «Угорь»—20, «Удавъ»—18, «Ужъ»—37, «Утка»—22, «Фазанъ»—24, «Филинъ»—33, «Форель»—49, «Хамелеонъ»—25, «Чайка»—27, «Чижикъ»—45, «Штыкъ»—118, «Щегленокъ»—161, «Щука»—163, «Ядро»—120, «Ястребъ»—29 и «Ящерица»—165.

Digitized by Google

№ 100. 2-го сентября 1885 года.

Государь Императоръ, въ 20-й день августа сего года, Высочайше разрѣшить соизволилъ: уволить изъ всѣхъ частей и командъ флота нижнихъ чиновъ въ срочные отпуски, по уважительнымъ домашнимъ причинамъ, въ теченіи времени—съ окончанія судами плаванія по 1 марта будущаго 1886 года и по ближайшему усмотрѣнію Главныхъ Командировъ и Командировъ портовъ, но въ такомъ числѣ, чтобы не могло произойти чрезъ это разстройства въ командахъ и ослабленія въ исполненіи ими служебныхъ обязанностей.

№ 101. 8-го сентября 1885 года.

По засвидѣтельствованію Управляющаго Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ объ особыхъ трудахъ и заботливости служащихъ на судахъ Добровольнаго флота: капитана 2-го ранга **Кази** и лейтенанта **Качалова**, при перевозкѣ въ 1883 и 1884 г.г. переселенцевъ въ Южно-Уссурійскій край, объявляю имъ Мою благодарность.

Увольняются *въ отпускъ:* капитанъ 1-го ранга **Валькевичъ**; корпуса инженеръ-механиковъ поручики: **Краббе** и **Савельевъ 2-й**, всѣ три—*по домашнимъ обстоятельствамъ*, внутри Имперіи, на *два* мѣсяца.

№ 102. 8 сентября 1885 года.

Состоящіе въ 7-мъ флотскомъ экипажѣ, фрегатъ «Адмиралъ Лазаревъ» и башенная лодка «Чародѣйка» переводятся: первый—въ 4-й, а вторая—въ 5-й флотскіе экипажи.

№ 103. 14 сентября 1885 года.

Назначаются: старшій судовой врачъ 1-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала Константина Николаевича экипажа, коллежскій совѣтникъ **Сайкевичъ** врачемъ морской учебно-стрѣлковой команды. По управленію портами Восточнаго океана: смотритель Аскольд-

Digitized by Google

скаго маяка, коллежскій секретарь **Афанасьевъ**—смотрителемъ Ларіоновскаго маяка; смотритель Ларіоновскаго маяка, коллежскій секретарь **Дехтяревъ**—смотрителемъ Аскольдскаго маяка.

отчисляются: дѣлопроизводитель Штаба Главнаго Командира портовъ Восточнаго океана, коллежскій ассесоръ **Гуревичъ**—отъ настоящей должности, *по болѣзни*, съ назначеніемъ чиновникомъ для усиленія средствъ того Штаба, съ 4-го мая сего года.

переводится: лейтенантъ **Коландсъ 3-й**—изъ Черноморскаго въ Балтійскій флотъ.

№ 104. 21 сентября 1885 года.

назначается: смотритель по хозяйственной части Морскаго училища, капитанъ 2-го ранга **Рудневъ**—старшимъ отдѣленнымъ начальникомъ того училища.

переводятся: лейтенантъ **Цыловъ**—изъ Черноморскаго въ Балтійскій флотъ; мичманъ **Неѣжмаковъ**—изъ Балтійскаго въ Черноморскій флотъ, и состоящій при управленіи Бакинскаго порта, корпуса корабельныхъ инженеровъ штабсъ-капитанъ **Даниловъ**—въ управленіе черноморскаго флота и портовъ, съ прикомандированіемъ къ конторѣ надъ Николаевскимъ портомъ

отчисляются: состоящіе по адмиралтейству: содержатель артиллерійскихъ магазиновъ Кронштадтскаго порта, капитанъ **Годзиковскій** и содержатель пороховыхъ погребовъ того порта, штабсъ-капитанъ **Скоробогатовъ**—отъ настоящихъ должностей, съ зачисленіемъ въ 7-й флотскій экипажъ.

увольняются: *для службы* на комерческихъ судахъ: лейтенантъ **Скальскій** и корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручики: **Андозерскій** и **Охотинъ**; *въ отпускъ*: лейтенантъ **Спицинъ 3-й**—по болѣзни, внутри Имперіи, на *два* мѣсяца.

Digitized by Google

Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

№ 95. 22-го августа 1885 года.

2-го Черноморскаго флотскаго Его Королевскаго Высочества Герцога Эдинбургскаго экипажа капитанъ 2-го ранга **Трубниковъ 1-й**, признанный Военно-Морскимъ Судомъ Николаевскаго порта виновнымъ въ преступленіяхъ, предусмотрѣнныхъ 130 и 141 ст. Воен.-Мор. Уст. о Наказ. приговоренъ къ содержанію на гауптвахтѣ въ дисциплинарномъ порядкѣ на *семь* дней.

№ 97. 27-го августа 1885 года.

Согласно п. б. статьи 103-й Высочайше утвержденнаго 15 апрѣля 1874 года Положенія о денежномъ содержаніи Морскихъ чиновъ, служащимъ при находящихся въ Финляндіи маякахъ: Сескарскомъ, Соммерскомъ, Гогландскомъ, Стирсуденскомъ и Нервскомъ чинамъ, содержаніе отпускается Финляндскими марками, по расчету 4 марокъ за кредитный рубль или кредитными рублями по курсу. Нынѣ учреждена должность смотрителя младшаго разряда на маякѣ, находящемся на Финляндскомъ островѣ Родшхеръ. Адмиралтействъ-Совѣтъ, находя справедливымъ и на вновь учрежденную должность смотрителя Родшхерскаго маяка распространить дѣйствіе ст. 103 п. б.; положилъ испросить на сіе Высочайшее Его Императорскаго Величества разрѣшеніе, каковое и воспослѣдовало въ 5 день сего августа

О такомъ Высочайше утвержденномъ положеніи Адмиралтействъ-Совѣта объявляю по Морскому вѣдомству къ руководству.

Digitized by Google

Циркуляръ Главнаго Морскаго штаба.

№ 83. 9 сентября 1885 года.

Главный Морской Штабъ, по приказанію Временно-управляющаго Морскимъ Министерствомъ, объявляетъ къ руководству, прилагаемыя при семъ, правила относительно мѣръ, принимаемыхъ Морскимъ вѣдомствомъ при возвышеніи воды въ р. Невѣ, въ отмѣну всѣхъ бывшихъ до сего распоряженій по этому предмету, кромѣ упомянутаго въ 10 п. настоящихъ правилъ.

Правила относительно мѣръ, принимаемыхъ Морскимъ вѣдомствомъ при возвышеніи воды въ рѣкѣ Невѣ.

1) Гребной катеръ Государя Императора, съ 5-го октября до окончанія навигаціи, долженъ находиться у 2-й отъ Николаевскаго моста пристани Англійской набережной и при возвышеніи воды на 6 футъ, съ полнымъ числомъ гребцовъ и офицеромъ идти къ Зимнему Его Величества Дворцу, откуда уходить когда вода спадетъ ниже 3-хъ футъ. Паровые катера Ихъ Императорскихъ Высочествъ, Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, начальника Главнаго Морскаго Штаба и командира С.-Петербургскаго порта, при возвышеніи воды на 6 футъ, имѣть готовыми подъ парами при судахъ, къ которымъ они приписаны. Въ то же время пять портовыхъ гребныхъ катеровъ, вполнѣ снабженные, помѣщаются за палы Новаго Адмиралтейства, а два катера за палами Галернаго островка. Кромѣ того, на всякій случай, имѣется въ готовности нѣкоторое число катеровъ въ Новой Голландіи.

Примѣчаніе. При томъ же возвышеніи воды (6 футъ) должны находиться въ распоряженіи С.-Петербургской рѣчной полиціи нижніе чины 8-го флотскаго экипажа: у пристани 1 дистанціи полиціи, у бывшаго Бердова завода—12 человѣкъ, у пристани 2 дистанціи, у Александровскаго моста—12 человѣкъ и у Калинкина моста—6 человѣкъ.

Digitized by Google

2) Для поданія помощи и принятія въ Адмиралтействахъ и казенныхъ зданіяхъ тѣхъ мѣръ, которыя могутъ быть вызваны возвышеніемъ воды, а равно для оказанія возможнаго содѣйствія городскому начальству въ пособіи жителямъ столицы, на дворахъ казенныхъ зданій, въ вѣдѣніе смотрителей: Главнаго Адмиралтейства, Гвардейскаго и 8 флотскаго экипажей, бывшаго Военно-Морскаго суда, Калинковскаго морскаго госпиталя и гдѣ признается необходимымъ, имѣть по одной небольшой спасательной мелкосидящей шлюпкѣ, которыя при появленіи воды на улицахъ, достаточной для ихъ плавучести, съ 3-мя человѣками, назначаемыми смотрителями, изъ людей имѣемыхъ въ ихъ распоряженіи, объѣзжаютъ ввѣренныя имъ зданія, оказывая въ то же время помощь тѣмъ жителямъ столицы, которые будутъ подвергаться опасности.

3) Катера комплектуются офицерами и командою, высылаемыми въ распоряженіе помощниковъ командира порта, согласно п. 4-го этихъ правилъ и ими же распредѣляются въ тѣ мѣста и для того дѣла, которое будетъ вызвано необходимостью, при чемъ помощники командира порта, въ случаяхъ могущей встрѣтиться надобности въ людяхъ на одномъ суднѣ болѣе чѣмъ на другомъ, производятъ соотвѣтствующія перемѣщенія командъ. Командиры же судовъ, съ своей стороны оказываютъ содѣйствіе для успѣшной подачи требуемой помощи. Каждый изъ катеровъ, приготовленныхъ на случай возвышенія воды, долженъ быть снабженъ всѣми предметами и матеріалами по положенію и сверхъ того имѣть:

На гребныхъ судахъ:

а) по одному, привязанному по наружной сторонѣ бортовъ, лееру отъ 2 до $2^1/_2$ д., подобно тому, какъ это дѣлается на спасательныхъ шлюпкахъ.

б) Спасательныхъ колецъ 4

в) Запасныхъ веселъ 2

г) Спасательныхъ концовъ, длиною каждый по 6 саженъ, съ пробковыми наконечниками 2

д) Ведеръ деревянныхъ 2

е) Леекъ 2

ж) Топоръ 1

Digitized by Google

з) Фонарь 1
и) Свѣчей стеариновыхъ (по 8 на фунтъ) . . . 4
і) Флагштокъ для подъема фонаря 1
к) Дрекъ съ дректовомъ въ 50 саженъ.
л) Одну уключину въ запасъ.
м) Пустые анкерки или боченки, плотно закупоренные и подвязанные подъ банки, для увеличенія плавучести гребныхъ судовъ, на случай залитія ихъ водою.

За исправность и снабженіе вышеупомянутыми принадлежностями отвѣчаетъ содержатель портовыхъ плавучихъ средствъ.

Примѣчаніе. Всѣ портовыя суда должны имѣть присвоенные имъ нумера.

4) Офицеры и нижніе чины судовъ, окончившихъ кампанію, въ полномъ составѣ, а также нижніе чины для комплектованія катеровъ должны быть въ готовности въ казармахъ Дерябина дома при возвышеніи воды болѣе 3-хъ футъ, а въ казармахъ Гвардейскаго и 8 флотскаго экипажей болѣе 5 футъ и высылаются въ части порта гдѣ находятся ихъ суда, когда вода дойдетъ: въ Гребномъ портѣ до 4 футъ, а въ прочихъ мѣстахъ до 6 футъ.

Примѣчаніе. Своевременный сборъ людей въ казармахъ и своевременное отправленіе ихъ въ портъ возлагается на дежурныхъ по командѣ офицеровъ, а по прибытіи командъ въ части порта, они поступаютъ въ распоряженіе помощниковъ командира порта, которые распредѣляютъ людей на суда и гдѣ почтутъ то нужнымъ.

5) Принятыхъ на суда, подвергавшихся опасности, людей, сдавать въ полицейскіе участки, госпитали, казармы, или тѣ части порта, въ которыхъ есть медицинскіе чины, смотря по тому, что окажется ближе.

При возвышеніи воды на 6 футъ, находящіеся въ Главномъ и Новомъ Адмиралтействахъ, въ Галерной гавани и на Охтѣ, медицинскіе чины Морскаго вѣдомства должны быть на своихъ мѣстахъ для поданія немедленной помощи.

6) Всѣ паровыя суда, находящіяся еще въ кампаніи, при возвышеніи воды на 5 футъ, разводятъ пары и находятся въ совершенной готовности для слѣдованія по распоряженію

Digitized by Google

командира порта, а командиры окончившихъ кампанію судовъ, при возвышеніи воды на 6 футъ, должны находиться на своихъ судахъ, имѣя на случай надобности то число своей команды, которая назначится помощникомъ командира порта, при чемъ, во избѣжаніе могущихъ быть поврежденій, командиры судовъ заблаговременно принимаютъ мѣры къ надежному крѣпленію судна.

7) Особо назначенные начальниками командъ офицеры, при возвышеніи воды на 6 футъ, а въ Галерной гавани—на 4 фута, принимаютъ мѣры предосторожности въ казармахъ, въ коихъ помѣщаются нижніе чины Морскаго вѣдомства, приказывая выносить изъ подваловъ и нижнихъ этажей въ верхніе, какъ съѣстные припасы, такъ равно казенное и собственное нижнихъ чиновъ имущество.

Во всѣхъ казармахъ слѣдуетъ имѣть для поданія помощи концы на случай въ нихъ надобности.

8) Во всѣхъ Адмиралтействахъ имѣть составленное командиромъ порта соотвѣтствующее надобности росписаніе кадровыхъ мастеровыхъ и рабочихъ.

9) Настоящія правила имѣть во всѣхъ адмиралтействахъ, въ комнатахъ дежурныхъ по командѣ офицеровъ, на всѣхъ судахъ, а также на катерахъ, назначенныхъ на случай возвышенія воды.

10) Правила относительно оповѣщенія жителей столицы поднятіемъ флаговъ и въ ночное время фонарей на шпицѣ Главнаго Адмиралтейства, а также выстрѣлами изъ орудій въ Галерной гавани и съ Петропавловской крѣпости остаются безъ измѣненія до предстоящихъ новыхъ, по сему предмету, распоряженій.

Digitized by Google

ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,

НАХОДЯЩИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.

(за сентябрь мѣсяцъ 1885 г.).

Сообщена Главнымъ Морскимъ Штабомъ.

Имена судовъ	Число. Орудій	Силъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
Фрегатъ **Мининъ**.	23	900	36	476	К. 1 р. *Грекковистъ*.	24 сентября прибылъ въ Плимутъ.
Фрегатъ **Владиміръ Мономахъ** . . .	20	7000 инд.	36	555	Кап. 2р. *Гильтебрандъ*	Въ Владивостокѣ.
Фрегатъ **Дмитрій Донской**	34	7000	24	527	Фл.-Адъют. *Диковъ*.	Съ 13 сентября ушелъ въ Корфу.
Клип. **Опричникъ**.	12	250	18	167	Кап. 2 р. *Гессенъ*.	13 августа прибылъ въ Владивостокъ.
— **Разбойникъ**	12	250	18	167	К. 2 р. *Пущинъ 3*.	14 сентября вышелъ изъ Іокагамы.
— **Крейсеръ**.	12	250	17	167	К. 2 р. *Остолоповъ*.	10 августа прибылъ въ Владивостокъ.
— **Джигитъ**.	12	250	17	174	К. 2 р. *Миллеръ*.	Въ Владивостокѣ.
— **Вѣстникъ**.	12	250	17	172	К. 2 р. *Ланъ*.	15 сентября вышелъ изъ Гавра.

Digitized by Google

Имена судовъ.	Число.				Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Силъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.		
Клиперъ **Пластунъ**	12	250	16	172	К. 2 р. *Ломенъ 1-й.*	Съ 20 августа въ Пиреѣ.
— **Забіяка** . .	9	200	15	135	К. 2 р. *Сильверсванъ.*	Съ 15 сентября въ Корфу.
Кан. лод. **Сивучъ**	13	1000	10	150	К. 2 р. *Юрьевъ.*	Съ 5 сентября въ Неаполѣ.
Пароходъ **Таманъ**	2	60	10	71	К. 1 р. *Власьевъ 2-й.*	Въ Буюкъ-Дере.
Шкуна **Туапсе** . .	3	60	8	53	К. 2 р. *Ефремовъ.*	Съ 21 мая въ Галацѣ.

Digitized by Google

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

АВТОМАТИЧЕСКІЙ РЕГУЛЯТОРЪ УГЛУБЛЕНІЯ МИНЪ ВЪ ВОДАХЪ СЪ ПЕРЕМѢННЫМЪ УРОВНЕМЪ.

(Изобрѣтеніе мичмана Австрійскаго флота В. Сигіаро).

Цѣль автоматическаго регулятора углубленія минъ заключается въ томъ, чтобы дать возможность употреблять мины для защиты гаваней въ мѣстностяхъ подверженныхъ приливамъ и отливамъ, гдѣ мины поставленныя на якоряхъ, сами по себѣ не могутъ сохранять требуемое углубленіе подъ водою, сообразно съ состояніемъ уровня послѣдней.

Приспособленіе это состоитъ изъ мины *A*, регулятора *E*, барабановъ C_2C_4, соединительныхъ цѣпей или проволочныхъ тросовъ *B* и *F* и якоря *D* (фиг. 1 и 2).

Мина можетъ быть выбрана по желанію, но должна имѣть запасъ плавучести.

Регуляторъ есть пустой желѣзный сосудъ, раздѣленный на два отдѣленія *H* и *h*; отдѣленіе *h* запаяно такъ, что ни воздухъ ни вода въ него не попадаютъ и имѣетъ такіе размѣры, что уравновѣшиваетъ регуляторъ въ водѣ. Пространство *H* посредствомъ e_1 сообщается съ водою, окружающею регуляторъ, и содержитъ въ себѣ атмосферный воздухъ подвергающійся, большему или меньшему давленію, смотря по углубленію регулятора подъ водою, вслѣдствіе чего плавучесть послѣдняго можетъ измѣняться. Двѣ трубки *ff*, проходящія черезъ пространство *H*, служатъ для прохода соединительнаго троса *B*.

Digitized by Google

Два барабана C_1C_3, C_2C_4 (фиг. 3), вращающіеся на оси кольца C, состоятъ изъ цилиндрической части C_1 для мины и, сосѣдней съ нею, конической C_3 для регулятора; обѣ части барабановъ имѣютъ винтообразные желоба для пріема и вѣрнаго направленія соединительнаго проволочнаго троса; желоба на конической части нарѣзаны по особымъ правиламъ.

Проволочные тросы B и F соединяютъ мину съ цилиндрическою и регуляторъ съ коническою частями барабановъ, и навернуты такъ, чтобы движеніе регулятора въ одномъ направленіи соотвѣтствовало движенію мины въ обратномъ направленіи.

Якорь D соединенъ съ кольцомъ и лучше, если онъ грибовидный (Pilzanker).

Чтобы понять дѣйствіе прибора, представимъ себѣ, что въ данный моментъ регуляторъ и мина находятся въ равновѣсіи. Предполагается, что силы, дѣйствующія при этомъ, состоятъ только въ плавучести мины и плавучести регулятора при запертомъ и сжатомъ воздухѣ, находящемся въ отдѣленіи H, тогда какъ въ h воздухъ только уравновѣшиваетъ регуляторъ въ окружающей его водѣ.

Обозначивъ эти силы черезъ P и p, а радіусы барабана, къ концамъ которыхъ силы эти приложены, черезъ ρ и r, для положенія равновѣсія получимъ:

$$p\rho = Pr.$$

Если высота столба воды надъ регуляторомъ измѣнится, то мы будемъ имѣть:

$$p = \frac{H}{1+\frac{n}{10}} . \ 1{,}03.$$

Въ этой формулѣ H, означаетъ объемъ воздуха въ сообщающемся съ водою отдѣленіи регулятора, а n—высоту водянаго столба надъ нимъ. Формула эта основывается на слѣдующемъ разсужденіи.

Объемъ H воздуха, находясь при поверхности воды, подвергается давленію 1 атмосферы и занимаетъ все отдѣленіе регулятора, сообщающееся съ водою; принимая, что каждый

Digitized by Google

кубическій дециметръ воды вѣситъ 1 килограммъ и обозначая p_0 запасъ плавучести регулятора при поверхности воды, мы получимъ:

$$p_0 = H \text{ килограммовъ.}$$

На 10 метрахъ глубины давленіе увеличится еще на одну атмосферу и воздухъ въ регуляторѣ займетъ половину объема H; поэтому запасъ плавучести p_{10} регулятора будетъ:

$$p_{10} = \frac{H}{2} = \frac{H}{1+\frac{10}{10}}$$

При 20 метрахъ глубины прибавляется еще одна атмосфера и объемъ воздуха въ регуляторѣ уменьшится втрое, такъ что запасъ плавучести будетъ:

$$p_{20} = \frac{H}{3} = \frac{H}{1+\frac{20}{10}}$$

для 30 метровъ глубины будетъ:

$$p_{30} = \frac{H}{4} = \frac{H}{1+\frac{30}{10}}$$

Слѣдовательно, для произвольной глубины n метровъ запасъ плавучести регулятора будетъ:

$$p_n = \frac{H}{1+\frac{n}{10}}$$

Принявъ же во вниманіе удѣльный вѣсъ морской воды, получимъ

$$p_n = \frac{H \,.\, 1{,}03}{1+\frac{n}{10}} \quad (*)$$

(*) Не лишнимъ мнѣ кажется ввести поправку на различную плотность воды, зависящую отъ температуры и степени солености, такъ какъ при этихъ обстоятельствахъ могутъ быть различныя давленія въ регуляторѣ, что несомнѣнно можетъ вредно отозваться на дѣйствіи его. *П. Есауловъ.*

Digitized by Google

Если примемъ въ вышеприведенномъ условіи равновѣсія $Pr = M$ за величину постоянную, то съ измѣненіемъ уровня воды равновѣсіе будетъ нарушено избыткомъ плавучести регулятора и произойдетъ движеніе, а именно мина измѣнитъ свое положеніе сообразно съ уровнемъ воды; регуляторъ также измѣнитъ свое положеніе, но въ сторону противуположную движенію мины.

Если движеніе мины и регулятора отъ измѣненія уровня прекратится, то должно установиться равенство:

$$p'\rho' = P_1 r,$$

въ которомъ p' обозначаетъ запасъ плавучести регулятора, соотвѣтствующій одновременнымъ измѣненію уровня воды и перемѣщенію самаго регулятора, а ρ' есть новый множитель, (радіусъ барабана), дающій вмѣстѣ съ p', произведеніе равное постоянному моменту $P_1 r = M$.

Величины p' и ρ' могутъ быть опредѣлены въ зависимости отъ M слѣдующимъ образомъ: обозначивъ черезъ x и a пространства, проходимыя регуляторомъ и миною при измѣненіи уровня воды на a метровъ, получимъ:

$$x : a = \rho_m : r$$

Предполагая величину ρ_m равною средней арифметической между ρ и ρ' т. е. полагая $\rho_m = \frac{\rho+\rho'}{2}$, мы будемъ имѣть:

$$x = \frac{a \cdot \rho_m}{r} = a\frac{\rho+\rho'}{2r}$$

Подставивъ въ формулу

$$= \frac{H}{1+\frac{n}{10}} \cdot 1{,}03$$

$n+a+x$ вмѣсто n, получимъ

$$p' = \frac{1{,}03\ H}{1+\frac{n+a+\frac{a\ (\rho+\rho')}{2r}}{10}}, \text{ или}$$

$$p' = \frac{10{,}3\ H}{10+n+a+\frac{a}{2r}(\rho+\rho')}$$

Digitized by Google

Это уравненіе, въ совокупности съ уравненіемъ

$$\rho' = \frac{Pr}{p'} = \frac{M}{p'}$$

даютъ возможность опредѣлить величины p' и ρ'. Рѣшивъ упомянутыя уравненія, получимъ:

$$p' = \frac{10{,}3H - \frac{a}{2} \cdot \frac{M}{r}}{10 + n + a + \frac{a\rho}{r}} = \frac{10{,}3H - a \cdot \frac{P}{2}}{10 + n + a\left(1 + \frac{\rho}{2r}\right)}$$

$$\rho' = M \frac{\left[10 + n + a\left(1 + \frac{\rho}{2r}\right)\right]}{10{,}3H - a\frac{P}{2}}$$

По этой послѣдней формулѣ мы можемъ вычислить радіусъ ρ' каждаго отдѣльнаго оборота регуляторнаго барабана, зная радіусъ ρ смежнаго съ нимъ оборота того же барабана; такимъ образомъ мы можемъ получить кривую, представляющую производящую регуляторнаго барабана.

Нарѣзанные на барабанахъ желоба даютъ вѣрное направленіе проволочнымъ тросамъ и удерживаютъ ихъ на точно расчитанныхъ мѣстахъ.

Построенное на этихъ основаніяхъ приспособленіе очевидно оказываетъ сопротивленіе тѣмъ нарушеніямъ равновѣсія мины и барабана, которыя вызывались бы силами, независящими отъ измѣненія уровня воды.

Моментъ перемѣнныхъ величинъ получаетъ тѣмъ большую разность отъ постоянной величины M, чѣмъ болѣе удаляется относительное положеніе мины и барабана отъ положенія ихъ равновѣсія, такъ что, напримѣръ при случайной остановкѣ дѣйствія прибора вслѣдствіе накопленія морской травы на барабанахъ, даже при модели имѣющей меньшіе противъ мины размѣры, въ теченіи 6 часовъ въ регуляторѣ образуется давленіе болѣе 100 килограммовъ, чтобы побороть препятствіе движенію (*).

(*) Не сказано ничего о томъ когда мина поставлена на теченіи, которое постоянно бываетъ при приливахъ и отливахъ; полагаю что вслѣдствіе этихъ теченій можетъ произойти скручиваніе проволочныхъ тросовъ, а слѣдовательно движеніе регулятора будетъ парализовано, такъ что едва ли наибольшее давленіе въ регуляторѣ можетъ преодолѣть это сопротивленіе *П. Есаулов.*

Digitized by Google

Хотя приспособленіе съ такого рода регулированіемъ и могло бы быть устроено такимъ образомъ, чтобы сдѣлать промѣръ излишнимъ, но по различнымъ причинамъ и, въ особенности, для избѣжанія очень большихъ размѣровъ регулятора и барабановъ можно посовѣтовать расчитывать приспособленія только для естественныхъ измѣненій уровня воды и не истощать регулирующую силу, достигая возможности ставить мины на неизвѣстныхъ глубинахъ; поэтому расчетъ долженъ быть сдѣланъ сообразуясь съ ординарною высотою воды, какъ основною, при чемъ и промѣръ дѣлается при ординарной высотѣ воды. Случайныя ошибки могутъ быть устранены тѣмъ, что на обѣихъ частяхъ барабана, вправо и влѣво отъ середины, прибавляется по одному лишнему желобу противъ того, что было расчитано для обыкновеннаго дѣйствія; этимъ незначительныя ошибки въ промѣрѣ, равняющіяся незначительному измѣненію уровня воды, уничтожаются сами собою.

Примѣръ для модели.

Плавучесть мины	$P=$ 55 килогр	$Pr=M=8{,}8.$
Радіусъ цилиндрическ. части барабана	$r=0{,}16$ метр.	
Окружность	$2\pi r=$ 1 метръ	

На 14 метровъ измѣненія уровня расчитывается не менѣе 14 оборотовъ барабана.

Нормальное положеніе мины можетъ быть произвольно отъ 0 до 4 метровъ т. е. между поверхностью воды и наивысшимъ положеніемъ регулятора (при убыли) такъ какъ для дѣйствія прибора это не имѣетъ никакого значенія.

$H=256$ кубич. децим. Нормальное положеніе регулятора $n=15$ метр. ниже нормальнаго уровня поэтому

$$p=\frac{H\,.\,1{,}03}{1+\frac{15}{10}}=106{,}0 \text{ килог.}$$

и $\rho_0=0{,}083$ метр. $\Big\}\ p\rho=8{,}8.$

Изъ этихъ данныхъ выходитъ по формулѣ

$$\rho=M\frac{\left[10+n+a\left(1+\frac{\rho}{2r}\right)\right]}{10{,}3\,H-a\frac{P}{2}}$$ для.

Digitized by Google

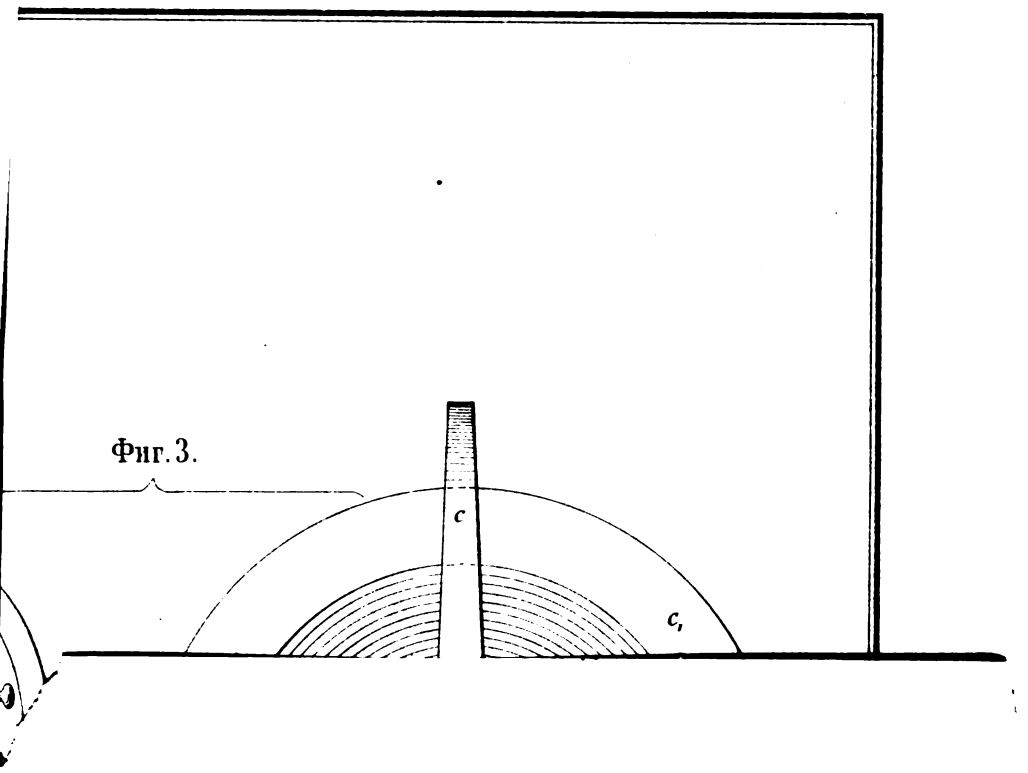
При прибыли воды . .	$+a=7$ метровъ . . .	$\rho_7 = 0{,}121$ метр.
	$+a=3$ метра	$\rho_3 = 0{,}099$ метр.
— нормальномъ уровнѣ.		$\rho_0 = 0{,}083$ метр.
— убыли воды	$-a=3$ метра	$\rho'_3 = 0{,}069$ метр.
	$-a=7$ метровъ . . .	$\rho'_7 = 0{,}050$ метр.

Извлечено изъ «Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens» 1885 г. vol. XIII №№ I и II стр. 113—117.

Перевелъ Лейтенантъ **П. Есауловъ.**

Digitized by Google

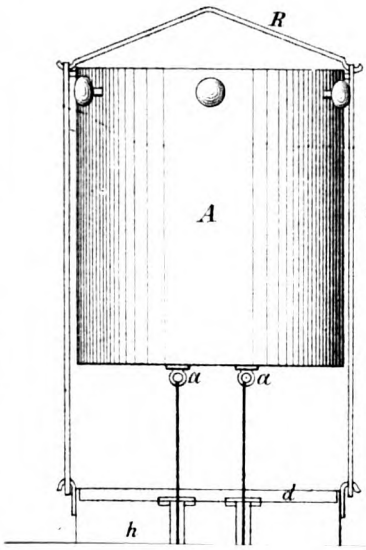
Digitized by Google



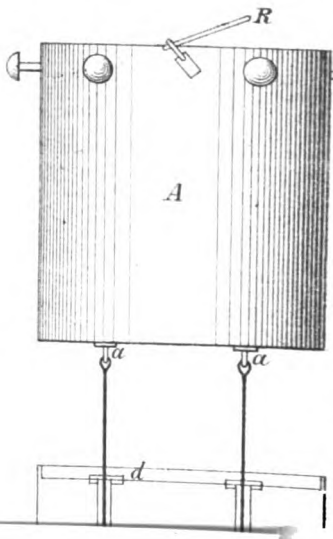
Фиг. 3.

Digitized by Google

Къ ст: „АВТОМАТИЧЕСКІЙ МИННЫЙ РЕГУЛЯТОРЪ.“



Фиг. 1.



Digitized by Google

ТАБЛИЦЫ

НЕОБХОДИМЫЯ ПРИ УПОТРЕБЛЕНІИ ВЗРЫВЧАТЫХЪ ВЕЩЕСТВЪ ДЛЯ ЦѢЛЕЙ ВЗРЫВАНІЯ (*).

Таблица коефиціентовъ сопротивленія различныхъ родовъ грунта.

	1	2	3	4	5	6
НАЗВАНІЕ ГРУНТА.	Взято изъ сочиненія Фролова: «Изслѣдованіе о минныхъ горнахъ».	Тоже изъ того же сочиненія.	Принято въ Пруссіи.	Взято изъ сочиненія Борескова «Руководство къ минному искусству».	Коефиціентъ К, предлагаемый Ивановымъ.	Отношеніе чиселъ 4-го столбца къ числамъ 1-го.
Свѣже-насыпанная рыхлая земля . . .	0,05	$^1/_{20}$	—	—	—	—
Желтовато-песчаная земля	0,100	$^1/_{10}$	1	—	1	—
Крупная, смѣшанная съ пескомъ и гравіемъ, называемая обыкновеннымъ грунтомъ	0,1005	—	—	0,1536	1	1,5
Растительная земля	0,1126	$^1/_9$	—	0,1128	1	1
Крѣпкій песокъ	0,1257	$^1/_8$	1,5	0,1464	1	1,16
Влажный песокъ	0,1320	—	—	0,1560	$1^1/_4$	1,18
Крѣпкій песокъ или туфъ	0,133	—	—	—	$1^1/_4$	—
Земля, смѣшанная съ большими или малыми камнями	0,1414	$^1/_7$	1,7	0,1572	1,5	1,11
Крѣпкая глина или жирная земля . .	0,142	—	—	—	1,5	—
Переносный песокъ	0,150	—	—	—	—	—
Глина съ туфомъ	0,1556	—	—	0,1644	1,5	1,05

(*) Въ №№ 3, 4, 5 и 6 «Морскаго Сборника» 1885 г. помѣщена была статья «Употребленіе взрывчатыхъ веществъ при очисткѣ фарватеровъ и рейдовъ» и предлагаемыя таблицы служатъ необходимымъ ея дополненіемъ.

Digitized by Google

	1	2	3	4	5	6
НАЗВАНІЕ ГРУНТА.	Взято изъ сочиненія Фролова: «Изслѣдованіе о минныхъ горнахъ».	Тоже изъ того-же сочиненія.	Принято въ Пруссіи.	Взято изъ сочиненія Борескова «Руководство къ минному искусству».	Коефиціентъ К., предлагаемый Ивановымъ.	Отношеніе чиселъ 4-го столбца къ числамъ 1-го.
Жирная земля съ голышами	0,1697	1/6	—	0,1656	1 3/4	0,97
Песокъ, смѣшанный съ довольно твердымъ туфомъ	0,170	1/6	—	—	1 3/4	—
Самая крѣпкая, жирная глина . . .	0,200	1/5	2	—	2	—
Скала.	0,2263	2/9	отъ 2,5 до 5	0,1896	отъ 2,5 до 5	0,83
Каменныя кладки:						
Сырая плохаго качества.	0,1299	—	отъ 2,5 до 5	0,1524	отъ 2,5 до 5	1,17
Каменная кладка посредственная. . .	0,1550	—		0,1980		1,28
Новая, весьма хорошая.	0,2263	—		0,2664		1,17
Старая, весьма хорошая	0,2514	—		0,2964		1,17
Римской постройки или одинаковой съ нею прочности	0,2933	—		0,3468		1,4

Классификація горновъ пороха:

Простой горнъ—когда линія наименьшаго сопротивленія h=радіусу воронки r
Усиленный — — — — — $h < r$
Уменьшенный — — — — — $h > r$
Камуфлетъ — когда $r=0$.

Формулы для горновъ пороха:

C—зарядъ простаго горна
Q—зарядъ усиленнаго или уменьшеннаго горна
m—коефиціентъ сопротивленія грунта

$n=\frac{r}{h}$—растворъ воронокъ.

Для простаго горна $C=mh^3$ въ предѣлахъ $\frac{r}{h}=0$ до $\frac{r}{h}=3$

Digitized by Google

Таблица формулъ для усиленныхъ и уменьшенныхъ горновъ пороха.

Чья формула.	Формулы для усиленныхъ и уменьшенныхъ горновъ.	Примѣчаніе.
Белидора	$Q=C\frac{R^3}{R_1{}^3}=C\frac{(\sqrt{h^2+r^2})^3}{(h+\sqrt{2})^3}$	R и R_1 радіусы взрыва
Джона Мюллера.	$Q=C\frac{R_1{}^2-R}{R^2-R}$	простаго горна и усиленнаго или уменьшеннаго.
Музе.	$Q=C\frac{r^2}{h^2}=Cn^2$	r_1—радіусъ воронки даннаго горна. r—простаго.
Мареско.	$Q=C\frac{r_1{}^2-R_1{}^2}{r^2-R}$	
Лебрена.	$Q=C\left(\frac{3n+4}{7}\right)^3$	Для уменьшенныхъ горновъ.
Лебрена.	$Q=C\left(\frac{7n+1}{8}\right)^3=C(0{,}875n+0{,}125)^3$	Для усиленныхъ горновъ.
Одуа.	$Q=C(0{,}91n+0{,}09)^3$	
Фролова.	$Q=C(0{,}73n+0{,}127)^3$	
Добенгейма.	$Q=C\frac{R_1{}^4}{R^4}$	
Вюстфельда.	$Q=C\{0{,}57+n[0{,}06+n(0{,}445-0{,}75)]\}^3$	
Гослена.	$Q=C.0{,}16[1+n^2]\frac{3}{2}+3{,}233\left[\sqrt{1+n^2}-1\right]^2$	Подъ сомнѣніемъ.
Гаузера.	$Q=Cn^3$	Для $n<2^1/_2$.
Вермана.	$Q=C(\sqrt{1+n^2})^3$	Для $n>2^1/_2$.
Рцига.	$Q=C.0{,}177(1+n)(1+n^2)\frac{3}{2}$ подъ сомнѣніемъ	Предложена въ 1862 году.
Рцига.	$Q=C.0{,}16(1+4n^3)\left(1+\frac{n}{4}\right)$	Предложена въ 1866 году.
Фролова.	$Q=C\frac{1+n^3}{2}$	
Борескова.	$Q=C(0{,}4+0{,}6n^3)$	
Иванова.	$Q=10m\left(\frac{R}{3}\right)^3=K\frac{R^3}{27}$, гдѣ $K=10m$	Общая для всѣхъ горновъ и камуфлетовъ.

Пели предложилъ слѣдующую таблицу $n={}^1/_2$, ${}^3/_4$, 1 , $2^1/_2$, 3 , $3^3/_4$

$\frac{Q}{C}={}^1/_3$, ${}^1/_2$, 1 , 25 , 40 , $92^1/_2$

Digitized by Google

Для сравненія наиболѣе извѣстныхъ формулъ между собою составлена прилагаемая діаграмма, на которой абсциссы изображаютъ величины радіусовъ воронокъ въ футахъ, при линіи наименьшаго сопротивленія въ футахъ, а ординаты—величину зарядовъ въ фунтахъ, при коефиціентѣ $m=0{,}1$ и при линіи наименьшаго сопротивленія равной 10 футамъ.

Изъ діаграммы видно, что всѣ формулы даютъ согласные, между собою результаты только для простыхъ горновъ; съ увеличеніемъ же раствора воронокъ результаты вычисленій по различнымъ формуламъ расходятся между собою; слѣдовательно только формулу $C=mh^3$, для простыхъ горновъ, можно считать за вполнѣ доказанную фактами; другія же формулы требуютъ подтвержденія.

Дѣйствія динамита, нитроглицерина, пироксилина и другихъ взрывчатыхъ составовъ не вполнѣ выяснено, чтобы составить формулы, а потому приходится довольствоваться формулами выведенными для пороховыхъ зарядовъ. Принимая дѣйствіе сказанныхъ веществъ въ 5 разъ болѣе дѣйствія пороха, величину ихъ зарядовъ въ фунтахъ можно опредѣлить по формулѣ:

$$Q=\frac{K}{5}\left(\frac{R}{3}\right)^3=d\left(\frac{R}{3}\right)^3, \text{ гдѣ } d=\frac{K}{5}$$

Digitized by Google

ТАБЛИЦА ПОРОХОВЫХЪ ЗАРЯДОВЪ, ВЫЧИСЛЕННЫХЪ ПО ФОРМУЛѢ $Q=K\left(\frac{R}{3}\right)^3$, ДЛЯ ГРУНТА, КОТОРАГО $K=10m=1$, ПРИ ИЗМѢНЕНІИ РАДІУСА РАЗРУШЕНІЯ R ОТЪ 1 ДО 100 ФУТЪ.

Величина R въ футахъ.	Величина Q въ фунтахъ.	R	Q	R	Q	R	Q
1	0,03	26	649	51	4913	76	16195
2	0,28	27	729	52	5178	77	16778
3	1	28	812	53	5452	78	17576
4	2,3	29	901	54	5832	79	18192
5	4,5	30	1000	55	6129	80	18821
6	8	31	1102	56	6435	81	19683
7	12,6	32	1211	57	6859	82	20346
8	18,8	33	1331	58	7189	83	21025
9	27	34	1454	59	7529	84	21952
10	36,9	35	1585	60	8000	85	22665
11	49	36	1728	61	8365	86	23394
12	64	37	1874	62	8742	87	24389
13	81	38	2029	63	9261	88	25154
14	101	39	2197	64	9664	89	25935
15	125	40	2368	65	10078	90	27000
16	151	41	2548	66	10648	91	27818
17	181	42	2744	67	11090	92	28658
18	216	43	2942	68	11544	93	29791
19	253	44	3150	69	12167	94	30665
20	295	45	3375	70	12650	95	31555
21	343	46	3602	71	13145	96	32768
22	393	47	3840	72	13824	97	33698
23	449	48	4096	73	14349	98	34646
24	512	49	4331	74	14887	99	35937
25	578	50	4576	75	15625	100	37126

Digitized by Google

ТАБЛИЦА ВНУТРЕННИХЪ РАЗМѢРОВЪ КУБИЧЕСКИХЪ ЗАРЯДНЫХЪ ЯЩИКОВЪ, СООТВѢТСТВУЮЩИХЪ РАЗЛИЧНЫМЪ ЗАРЯДАМЪ ПОРОХА, ПО ФОРМУЛѢ $V=\frac{c}{p}$ (V=ОБЪЕМЪ, c—ВѢСЪ ЗАРЯДА, p—ВѢСЪ ОДНОГО КУБИЧЕСКАГО ФУТА ПОРОХА=64 ФУНТАМЪ).

Величина заряда въ фунтахъ.	Бокъ ящика въ дюймахъ.	Величина заряда въ фунтахъ.	Бокъ ящика въ дюймахъ.	Величина заряда въ фунтахъ.	Бокъ ящика въ дюймахъ.	Величина заряда въ фунтахъ.	Бокъ ящика въ дюймахъ.	Величина заряда въ фунтахъ.	Бокъ ящика въ дюймахъ.
5	5,129	240	18,642	880	28,748	1880	37,08	4400	49,14
10	6,463	250	18,898	900	28,964	1920	37,20	4800	50,58
15	7,398	260	19,147	920	29,177	1960	37,53	5000	51,27
20	8,143	270	19,389	960	29,594	2000	37,77	5800	53,97
25	8,772	280	19,626	970	29,696	2040	38,04	6000	54,51
30	9,321	300	20,082	1000	30,000	2080	38,28	6800	56,97
35	9,813	320	20,519	1040	30,394	2120	38,52	7000	57,36
40	10,259	350	21,141	1080	30,777	2160	38,97	7200	57,90
50	11,052	370	21,537	1120	31,154	2200	39,00	7600	58,95
60	11,744	400	22,104	1160	31,524	2240	39,24	8000	60,00
70	12,363	420	22,466	1200	31,879	2280	39,45	8600	61,44
80	12,926	450	22,989	1240	32,229	2320	36,69	9000	62,40
90	13,444	470	23,324	1280	32,572	2360	39,93	9400	63,30
100	13,924	500	23,811	1320	32,908	2400	40,14	10000	64,62
110	14,374	520	24,123	1360	33,237	2440	40,32	10600	65,88
120	14,797	550	24,579	1400	33,560	2480	40,59	11000	66,69
130	15,207	560	24,720	1440	33,877	2520	40,80	11600	67,89
140	15,577	600	25,302	1480	34,188	2560	41,01	12000	68,55
150	15,937	640	25,853	1520	34,493	2600	41,25	16000	75,30
160	16,286	680	26,380	1560	34,793	2800	42,27	20000	81,42
170	16,618	700	26,637	1600	35,088	3000	43,26	22000	84,06
180	16,938	720	26,888	1640	35,280	3200	44,19	24000	88,44
190	17,255	750	27,256	1680	35,610	3400	45,09	27000	90,00
200	17,544	760	27,377	1720	35,910	3600	45,33	28000	91,08
210	17,831	800	27,849	1760	36,270	3800	46,80	32000	95,25
220	18,110	840	28,305	1800	36,480	4000	47,58	36000	99,03
230	18,380	850	28,417	1840	36,960	4200	48,39	40000	102,57

Digitized by Google

Таблица размѣровъ гильзъ, соотвѣтствующихъ различнымъ зарядамъ пороха.

Величина радіуса гильзы въ дюймахъ.	Величина заряда въ фунтахъ.	Высота гильзы въ дюймахъ.	Величина заряда въ фунтахъ.	Высота гильзы въ дюймахъ.	Величина заряда въ фунтахъ.	Высота гильзы въ дюймахъ.	Величина заряда въ фунтахъ.	Высота гильзы въ дюймахъ.	Величина заряда въ фунтахъ.	Высота гильзы въ дюймахъ.
4		2, 684		37, 582		75, 16		112, 74		155, 68
5		1, 718		29, 052		48, 10		72, 16		99, 64
5, 5	5	1, 417	70	19, 842	140	39, 77	210	59, 61	290	82, 29
6		1, 185		16, 646		33, 33		50, 08		69, 75
4		5, 368		45, 950		80, 53		118, 11		161, 06
5		3, 436		27, 488		51, 54		75, 59		103, 08
5, 5	10	2, 834	80	22, 677	150	42, 86	220	62, 45	300	85, 03
6		2, 259		19, 069		35, 73		52, 48		71, 55
4		10, 737		48, 318		85, 90		122, 85		171, 17
5		6, 872		30, 924		54, 97		79, 03		109, 95
5, 5	20	5, 677	90	25, 512	160	45, 35	230	65, 28	320	90, 79
6		4, 724		21, 475		38, 14		54, 80		76, 28
4		21, 475		53, 68		91, 26		128, 85		187, 34
5		13, 744		34, 36		58, 41		82, 46		120, 26
5, 5	40	11, 338	100	28, 77	170	48, 19	240	68, 12	350	99, 39
6		9, 534		24, 39		40, 54		57, 21		83, 49
4		24, 159		59, 08		96, 63		134, 21		214, 75
5		15, 462		37, 79		61, 83		85, 90		137, 44
5, 5	45	12, 713	110	31, 18	180	51, 11	250	70, 95	400	113, 56
6		10, 727		26, 19		42, 92		59, 61		95, 43
4		26, 845		64, 43		102, 01		139, 58		241, 59
5		17, 180		41, 23		65, 27		89, 34		154, 62
5, 5	50	14, 173	120	33, 02	190	53, 95	260	73, 79	450	127, 61
6		11, 854		28, 60		42, 27		62, 02		107, 38
4		32, 212		69, 79		107, 37		150, 13		268, 43
5		20, 616		44, 67		68, 72		96, 21		171, 80
5, 5	60	17, 008	130	36, 85	200	56, 68	280	79, 46	500	141, 91
6		14, 259		31, 01		47, 67		66, 74		119, 23

Digitized by Google

Таблица размѣровъ шарообразныхъ сосудовъ, соотвѣтствующихъ различнымъ зарядамъ пороха.

Величина заряда въ фунтахъ.	Радіусъ въ дюймахъ.	Величина заряда въ фунтахъ.	Радіусъ въ дюймахъ.	Величина заряда въ фунтахъ.	Радіусъ въ дюймахъ.
5	4,238	120	11,231	800	23,021
10	5,341	200	14,503	1000	24,800
20	6,730	400	18,272	2000	31,223
40	8,479	500	19,683	4000	39,184
80	9,683	600	20,916	6000	45,061

Таблица для опредѣленія зарядовъ пороха при подрываніи мостовыхъ арокъ посредствомъ борозды, для простой кирпичной кладки.

Толстота арки, за вычетомъ вырубленной борозды, въ футахъ.	Величина заряда на каждые 6 футъ длины борозды въ фунтахъ.	ПРИМѢЧАНІЕ.
1	30	Заряды эти опредѣлены для простой кирпичной кладки; если же кладка изъ естественнаго камня, то заряды должны быть увеличены на $^1/_3$.
1,5	40	
2	70	
2,5	108	
3	157	
3,5	213	
4	280	

Digitized by Google

Таблица горѣнія фитиля Бикфорда.

Длина фитиля.		Время горѣнія.	
Футы.	Дюймы.	Минуты.	Секунды.
—	6	—	14
1	—	—	29
1	6	—	42
2	—	—	57
3	—	1	26

Таблица плотности и вѣса пороха разныхъ сортовъ.

Сорта пороха.	Плотность.	Вѣсъ кубическаго фута пороха въ фунтахъ.
Пушечный порохъ	0,93	64,90
Мушкетный крупный.	0,92	63,59
— мелкій.	0,90	62,55
Винтовочный	0,89	62,00

Таблица сравнительныхъ физическихъ свойствъ пороха, нитроглицерина и пироксилина.

Свойство.	Порохъ.	Нитроглицеринъ.	Пироксилинъ.
Объемъ газовъ при сгораніи одного грамма .	200	1300	1200
Температура горѣнія по Цельзію.	3300	5200	4500
Давленіе въ атмосферахъ	4300	26000	15300
Работа въ килограммахъ.	42000	400000	200000

Digitized by Google

Таблица количества нитроглицерина въ лотахъ содержащагося въ патронахъ извѣстнаго діаметра и длины.

Діаметръ въ дюйм. / Высота въ дюйм.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0,5	0,33	0,7	1	1,5	1,8	2,2	2,5	2,9	3,33	3,6	4	4,4
5/8	0,5	1,1	1,6	2,2	2,75	3,33	3,8	4,4	5	5,5	6	6,6
3/4	0,8	1,6	2,4	3,2	4	4,8	5,6	6,4	7,2	8	8,8	9,66
1	1,4	2,8	4,3	5,7	7,1	8,66	10	11,4	12,8	14,25	15,75	17,17

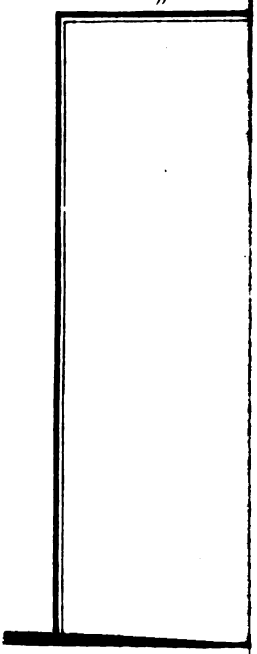
Практическое правило относительно взрыва подъ водою.

При одинаковыхъ зарядахъ, взрывъ земли подъ водою значительно сильнѣе взрыва, произведеннаго въ землѣ, не покрытой водою, а потому въ первомъ случаѣ получаются воронки большихъ размѣровъ, нежели въ послѣднемъ. Для полученія средняго діаметра воронки, можетъ служить слѣдующее правило: если вычисленный зарядъ въ землѣ, не покрытой водою, производитъ воронку діаметромъ a и глубиною b футъ, то тотъ же зарядъ, заложенный въ грунтѣ, покрытомъ водою, произведетъ воронку діаметромъ въ $2a$ и глубиною въ $b+2$ *фута.*

Н. Рейценштейнъ.

Digitized by Google

Къ ст. „ТАБЛ



Digitized by Google

ASTOR, LENOX AND

Digitized by Google

ИСТОРИЧЕСКІЯ СОПРИКОСНОВЕНІЯ РОССІИ И СѢВЕРНОЙ АМЕРИКИ ПО ВОЕННО-МОРСКИМЪ ВОПРОСАМЪ.

Необычайное развитіе торговли, промышленности и народнаго хозяйства въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, выдвигаетъ все болѣе и болѣе вопросъ о такъ называемой *«заатлантической конкуренціи»*, которая рано или поздно должна сильно повліять на экономическую жизнь всѣхъ европейскихъ государствъ. Этотъ неопровержимый фактъ, для всесторонняго его разъясненія, побуждаетъ европейскія правительства посылать въ Сѣверную Америку разныя коммисіи и спеціалистовъ, благодаря которымъ въ послѣднее время накопился (въ отчетахъ, очеркахъ и таблицахъ) весьма богатый и въ высшей степени интересный статистическій матеріалъ, проливающій много свѣта на того загадочнаго сфинкса, какимъ до сихъ поръ представляется политико-экономическая жизнь, хозяйственный строй и другія основы благосостоянія сѣвероамериканцевъ. Предполагаемое же прорытіе Панамскаго перешейка, въ 1888 году, очевидно еще болѣе возвыситъ міровое значеніе Сѣверной Америки, какъ посредницы, расположенной географически между двумя океанами и которой суждено связать политическіе и торговые интересы западно-европейскихъ государствъ съ народами дальняго Востока.

Очевидно, что вопросъ *«о заатлантической конкуренціи»*, съ экономической точки зрѣнія, не менѣе важенъ для Россіи, чѣмъ для Западной Европы. Но я указываю здѣсь на этотъ фактъ только потому, что онъ послужилъ мнѣ мотивомъ для составленія записки, имѣющей главною цѣлью доказать, *«что и въ военно-морскомъ отношеніи, ближайшее знакомство и изученіе Соединенныхъ Съверо-Американскихъ Штатовъ обяза-*

Digitized by Google

тельно для русскихъ моряковъ не менѣе—если не болѣе, чѣмъ для другихъ европейскихъ государствъ».

I.

Историческая связь въ развитіи военно-морскаго дѣла въ Соединенныхъ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ и въ Россіи.

Вслѣдствіе малаго знакомства европейцевъ съ обширнымъ распространеніемъ техническихъ знаній и учрежденій въ Сѣверной Америкѣ, представляется съ перваго взгляда какъ будто страннымъ и даже непонятнымъ, что европейскія государства, политическая жизнь которыхъ сложилась преимущественно благодаря постоянному существованію многочисленныхъ и сильно-вооруженныхъ армій и флотовъ, обязаны мирнымъ и слабо-защищеннымъ американцамъ многими изобрѣтеніями и усовершенствованіями по разнымъ отраслямъ военной техники вообще. А между тѣмъ исторія указываетъ на слѣдующіе примѣры: Сѣверная Америка раньше Европы воспользовалась практическимъ примѣненіемъ пара, колеснаго и винтоваго двигателей, къ постройкѣ первыхъ морскихъ колесныхъ и винтовыхъ судовъ. Такое же примѣненіе электричества впервые выразилось въ Сѣверной Америкѣ устройствомъ обширной сѣти телеграфовъ, телефоновъ и значительнымъ усовершенствованіемъ миннаго дѣла. Всѣмъ извѣстно—до какой степени американцы сознаютъ значеніе и пользуются устройствомъ желѣзныхъ дорогъ и гидротехническихъ сооруженій, для улучшенія внутреннихъ путей сообщеній. Ни одной изъ европейскихъ войнъ не было суждено, подобно американской междуусобной войнѣ—20 лѣтъ назадъ, указать на огромное стратегическое значеніе внутреннихъ водяныхъ системъ для успѣшнаго веденія военныхъ дѣйствій по рѣкамъ и озерамъ. Той же войнѣ обязано современное военное искусство болѣе широкимъ пониманіемъ и пользованіемъ кавалеріею для партизанскихъ дѣйствій на сушѣ, а также *крейсерскою войною въ океанахъ*, для которой тогда же выработался особый типъ судовъ. Наконецъ, таже война создала новый

Digitized by Google

типъ башенныхъ броненосцевъ—*мониторовъ*—не только для дѣйствій около береговъ, но и въ открытомъ морѣ.

Не перечисляя въ подробности всѣхъ главныхъ изобрѣтеній и улучшеній, которыми обязано вообще военное искуство американцамъ, мы должны ограничиться здѣсь только тѣми историческими фактами по морской части, которые служатъ спеціальною связью между развитіемъ военно-морскаго дѣла въ Сѣверной Америкѣ и Россіи.

Извѣстно, что идея американца Фультона (о приведеніи судовъ въ движеніе посредствомъ пара и помощью колесъ) была отвергнута въ Европѣ и получила практическое осуществленіе въ Сѣверной Америкѣ постройкою къ Нью-Іоркѣ, въ 1807 году, перваго колеснаго парохода *Clermont*. Въ 1818 году, уже послѣ смерти Фультона, былъ построенъ и спущенъ на воду морской колесный пароходъ *Savannah*, предназначавшійся для Россіи, куда онъ первымъ совершилъ свой путь черезъ Атлантическій океанъ въ 1819 году, съ заходомъ въ Англію, оттуда въ С.-Петербургъ, гдѣ онъ однако не остался и возвратился обратно въ Нью-Іоркъ.

При этомъ будетъ кстати указать на характеристичный фактъ, что при дальнѣйшемъ развитіи пароходства постройка частныхъ пароходовъ въ Сѣверной Америкѣ и Западной Европѣ, по предпріимчивости частныхъ лицъ, компаній и для торговыхъ цѣлей, предшествовала постройкѣ казенныхъ или военныхъ пароходовъ. То же самое повторилось впослѣдствіи—при сооруженіи первыхъ винтовыхъ судовъ. Совершенно обратный фактъ замѣчается въ Россіи, гдѣ правительство продолжительное время должно было заботиться, для развитія и поддержанія пароходства, о постройкѣ казенныхъ пароходовъ не только для спеціально военныхъ цѣлей, но и для перевозки почты, пассажировъ и казенныхъ грузовъ во всѣхъ нашихъ моряхъ.

Дальнѣйшее сооруженіе паровыхъ военныхъ судовъ пошло быстрыми шагами въ западно-европейскихъ государствахъ, правительства которыхъ могли въ этомъ дѣлѣ находить уже большую техническую поддержку и пособіе со стороны частныхъ судостроителей. Вслѣдствіе нашей технической отста-

Digitized by Google

лости въ этомъ новомъ и сложномъ дѣлѣ, европейскіе флоты вскорѣ опередили русскій флотъ численнымъ составомъ паровыхъ военныхъ судовъ. Чтобы пополнить этотъ ощутительный пробѣлъ, наше правительство было вынуждено прибѣгать къ помощи заграничныхъ заказовъ, для постройки большихъ военныхъ пароходовъ для службы въ нашихъ моряхъ. Въ числѣ такихъ судовъ былъ пароходо-фрегатъ «Камчатка», построенный изъ дуба въ Нью-Іоркѣ, въ 1840 году. Главная его особенность состояла въ томъ, что онъ былъ самымъ большимъ и сильнымъ «батарейнымъ пароходо-фрегатомъ» въ Балтійскомъ флотѣ, гдѣ онъ съ честью прослужилъ до 1867 года, будучи только одинъ разъ тимберованъ въ 1857 году.

Въ теченіи 1856 года прибыли и доставлены въ Николаевскъ на Амурѣ, для надобностей Сибирской флотиліи и по заказамъ нашего правительства *во время Крымской войны*:

Во первыхъ—прибылъ пароходо-корветъ «Америка», построенный изъ дуба въ Нью-Іоркѣ и считавшійся морскимъ пароходомъ до исключенія его изъ судоваго списка въ 1880 году.

Во вторыхъ—два желѣзныхъ рѣчныхъ парохода были доставлены изъ Сѣверной Америки въ частяхъ и собраны мѣстными средствами на Амурѣ, и

Въ третьихъ—доставлены изъ Филадельфіи станки для портоваго механическаго заведенія въ Николаевскѣ на Амурѣ.

Въ 1859 году прибыли къ берегамъ Сибири два винтовыхъ деревянныхъ транспорта «Японецъ» и «Манджуръ», построенные въ 1858 году въ Нью-Іоркѣ, по заказу нашего правительства. Хотя суда эти имѣли главнымъ назначеніемъ усилить составъ Сибирской флотиліи для транспортныхъ цѣлей, но, по своей артиллеріи и парусности, могли быть пригодны также для крейсерской службы и исполняли обязанности флагманскихъ судовъ. Три года назадъ, они по ветхости сданы къ порту.

Но еще въ періодъ исключительнаго господства парусныхъ флотовъ, нашимъ правительствомъ былъ купленъ въ Филадельфіи, въ 1830 году, деревянный парусный корветъ «Князь Варшавскій», прославившійся превосходными морскими каче-

Digitized by Google

ствами и какъ образцовое учебное судно. Продолжительность его дѣйствительной службы была около 30 лѣтъ; онъ былъ тимберованъ въ 1850 году и затопленъ въ 1863 году на Сѣверномъ Кронштадтскомъ фарватерѣ. Но, кромѣ образцовой американской постройки и почетной служебной карьеры въ нашемъ флотѣ, этотъ корветъ даетъ намъ случай напомнить о томъ важномъ фактѣ, что, при дальнѣйшемъ усовершенствованіи постройки парусныхъ судовъ, американцамъ удалось выработать извѣстный типъ «купеческихъ клиперовъ» (Clipper-Ships), которые по соразмѣрности главныхъ своихъ элементовъ, скорости хода и морскимъ качествамъ, считались лучшими въ мірѣ парусными купеческими судами, бравшими первые призы на международныхъ океанскихъ гонкахъ.

Почти одновременно съ Крымской войной (1853—1856 гг.), когда американцамъ удалось примѣнить къ этому типу клиперовъ винтовый двигатель для военныхъ цѣлей, появилась въ Сѣверной Америкѣ и вскорѣ въ Европѣ серія совершенно новыхъ винтовыхъ фрегатовъ, съ слѣдующими отличительными особенностями: большихъ размѣровъ, вооруженные артиллеріею изъ орудій самаго большаго калибра, снабженные самыми сильными механизмами и обладавшіе хорошими морскими качествами, съ большою скоростью хода подъ парами и парусами. Постройка такихъ фрегатовъ была результатомъ убѣжденія, господствовавшаго въ Сѣверной Америкѣ даже въ періодъ существованія парусныхъ флотовъ, что, вмѣсто линейныхъ кораблей, полезнѣе строить большихъ размѣровъ фрегаты, у которыхъ въ немногихъ крупно-калиберныхъ пушкахъ сосредоточивалась бы разрушительная сила залпа цѣлаго борта прежнихъ кораблей. Руководясь этимъ убѣжденіемъ, американцы уже въ 1812—14 годахъ, во время войны съ Англіею, имѣли нѣсколько подобныхъ фрегатовъ, которые, въ одиночномъ бою съ англійскими фрегатами, имѣли надъ послѣдними значительный перевѣсъ по силѣ артиллеріи и преимущества въ мореходныхъ качествахъ. Продолжительный опытъ подтвердилъ справедливость убѣжденія американцевъ и особенно—по введеніи на судахъ бомбическихъ орудій, что и охарактеризовалось тѣмъ замѣчательнымъ фактомъ, что въ американскомъ флотѣ

Digitized by Google

никогда не было боевыхъ линейныхъ кораблей—ни парусныхъ, ни паровыхъ. Въ Европѣ судьба этихъ кораблей была предрѣшена только постройкою вышеуказанныхъ винтовыхъ фрегатовъ новаго типа, т. е. уже послѣ Крымской кампаніи. Такъ какъ появленіемъ этихъ фрегатовъ въ то время выразилось послѣднее слово науки въ дѣлѣ пароваго военнаго судостроенія, то весьма естественнымъ и могучимъ отголоскомъ такого же рѣшенія въ Россіи, не желавшей отстать отъ другихъ націй, была постройка въ Сѣверной Америкѣ деревяннаго, винтоваго, 70-ти пушечнаго фрегата «Генералъ-Адмиралъ». Фрегатъ этотъ, спущенный на воду въ Нью-Іоркѣ въ 1858 году, прибылъ въ Кронштадтъ въ 1859 году. Своимъ переходомъ изъ Америки и затѣмъ дальнѣйшими заграничными плаваніями, онъ стяжалъ себѣ славу лучшаго пароваго и паруснаго судна новаго типа, не только у насъ, но и во всѣхъ флотахъ.

Вслѣдствіе того, что фрегатъ этотъ было рѣшено въ 1870 году разобрать и исключить изъ списка судовъ нашего флота, то такой сравнительно краткій срокъ службы боеваго и лучшаго во всѣхъ отношеніяхъ *деревяннаго фрегата*, побуждаетъ сдѣлать здѣсь предварительно нѣсколько общихъ замѣчаній, по поводу изложенія въ хронологическомъ порядкѣ дальнѣйшаго хода развитія военно-морскаго дѣла послѣ Крымской кампаніи. Можно сказать съ увѣренностью, что въ послѣднія 25—30 лѣтъ ни въ одной отрасли техническихъ знаній умъ человѣческій не сдѣлалъ въ столь короткій срокъ, такихъ огромныхъ успѣховъ, какъ въ дѣлѣ мореплаванія вообще и въ военно-морскомъ дѣлѣ въ особенности. Въ началѣ 50-хъ годовъ, передъ открытіемъ Крымской кампаніи, военно-морскія силы государствъ состояли почти исключительно изъ *парусныхъ судовъ* разнаго ранга; паровыя же боевыя суда—колесныя и винтовыя (не задолго передъ тѣмъ начавшія строиться) имѣли значеніе только вспомогательной силы для паруснаго флота. Въ послѣдній 30-ти лѣтній періодъ, паровой флотъ развился до крайнихъ предѣловъ, совершенно вытѣснилъ парусный, замѣнился въ значительной степени броненоснымъ и прокладываетъ нынѣ пути къ новой, совершенно своеобразной *минной войнѣ*. Весь этотъ пе-

Digitized by Google

ріодъ времени ознаменовался постояннымъ пересозданіемъ флотовъ на новыхъ началахъ, при весьма трудныхъ и неопредѣленныхъ условіяхъ, вслѣдствіе чего, корабельная архитектура была поколеблена въ самыхъ существенныхъ своихъ основаніяхъ и явилось много разнообразныхъ и невиданныхъ типовъ новыхъ судовъ, вооруженныхъ такою артиллеріею, о силѣ которой двадцать лѣтъ назадъ не могъ мечтать самый смѣлый и пылкій умъ. Правительства должны были преслѣдовать двѣ повидимому противоположныя цѣли: кораблестроеніе напрягало всѣ свои средства, чтобы сдѣлать броню непроницаемою, а морская артиллерія въ то же время употребляла всѣ усилія, чтобы создать такія орудія, которыя пронизывали бы эту броню. Успѣхъ одной изъ этихъ спеціальностей былъ пораженіемъ другой, а вновь явившаяся спеціальность—*минное дѣло* содѣйствовало не облегченію, а осложненію трудной задачи по сооруженію флота соотвѣтственно разнороднымъ требованіямъ военно-морской техники. Политическія же событія въ этотъ періодъ, по своей неожиданности и чрезвычайной важности ихъ послѣдствій на ближайшія судьбы международныхъ отношеній, очевидно также не могли содѣйствовать спокойному рѣшенію и правильному осуществленію быстро чередовавшихся техническихъ вопросовъ въ дѣлѣ пересозданія и пополненія флотовъ новыми судами, по заранѣе составленнымъ программамъ и по хорошо испытаннымъ типамъ и образцамъ.

Такимъ образомъ, слѣдуя хронологическому порядку изложенія по главной тэмѣ нашей записки, мы видимъ, что едва русское правительство успѣло послѣ Крымской войны создать къ началу 60-хъ годовъ достаточно сильный *паровой деревянный флотъ* (по программѣ, составленной соотвѣтственно стѣсненнымъ финансовымъ средствамъ), какъ польскій вопросъ въ 1863 году потребовалъ сосредоточить у береговъ Сѣверной Америки двѣ нашихъ эскадры—*на случай немедленной ихъ высылки для крейсерской войны въ океанахъ*. Въ составъ этихъ эскадръ вошли 12 совершенно новыхъ, или недавно построенныхъ и вооруженныхъ судовъ разнаго ранга, выразившихъ собою послѣднее слово военно-морскаго искусства для винтовыхъ деревянныхъ судовъ. И кто бы могъ предсказать тогда,

Digitized by Google

что именно этимъ судамъ суждено было въ Сѣверной Америкѣ, обхваченной въ то время жестокою междуусобною войною, быть едва не свидѣтелями роковыхъ для себя событій, совершившихъ громадный переворотъ въ военно-морскомъ искусствѣ. Изъ числа многихъ другихъ примѣровъ этой войны, будетъ достаточно указать здѣсь только на послѣдствія одного Гамптонскаго боя—какъ наиболѣе знаменательнаго и характеристичнаго въ лѣтописяхъ новѣйшихъ морскихъ сраженій.

8-го марта 1862 года, вышелъ на Гамптонскій рейдъ броненосецъ *Merrimack*, наскоро сооруженный южанами по европейскому образцу, изъ корпуса обыкновеннаго винтоваго фрегата. Въ то время на рейдѣ находились слѣдующія суда сѣверянъ: 50-ти пушечные винтовые фрегаты *Minnesota*, *Roanoke* и *Congress*; парусные: 12-ти пушечный фрегатъ *St. Lawrence* и 24-хъ пушечный корветъ *Cumberland*. Суда эти были вооружены преимущественно 8-ми и 9-дюймовыми гладкостѣнными орудіями, а на нѣкоторыхъ изъ нихъ, кромѣ батарейныхъ орудій, находились еще 10-дюймовыя поворотныя орудія на верхней палубѣ. Короче сказать: во всѣхъ иностранныхъ флотахъ, за исключеніемъ американскаго, нельзя было бы найти пяти судовъ одинаковаго ранга, сила артиллеріи которыхъ равнялась бы вооруженію названныхъ судовъ. Въ 2 часа пополудни, *Merrimack* вступилъ съ этою эскадрою въ бой, окончившійся къ 7-ми часамъ вечера съ слѣдующими результатами: фрегатъ *Congress* и корветъ *Cumberland* были уничтожены, при чемъ убито и утонуло 250 человѣкъ; фрегатъ *Minnesota*, весь избитый, вернулся къ крѣпости Монроэ, не имѣя даже четвертой части артиллеріи годной къ употребленію; остальныя два судна—*Roanoke* и *St. Lawrence*, навѣрное подверглись бы такой же печальной участи, еслибы не помѣшала темнота вечера. *Merrimack* же возвратился вечеромъ невредимымъ въ Норфолькъ, съ намѣреніемъ на слѣдующій день уничтожить еще уцѣлѣвшія суда сѣверянъ.

О болѣе или менѣе отдаленныхъ послѣдствіяхъ этого боя на броненосное судостроеніе будетъ указано въ своемъ мѣстѣ. О ближайшемъ же его результатѣ, по отношенію къ господствовавшему въ то время существованію у всѣхъ морскихъ

Digitized by Google

державъ паровыхъ деревянныхъ флотовъ, уже можно было съ увѣренностью предсказать, что деревянныя паровыя суда, какихъ бы ни было ранговъ, не могутъ вступать въ бой съ броненосцами; что такія суда потеряли свое боевое значеніе и дни ихъ уже сочтены, подобно парусным судамъ при введеніи винтоваго двигателя; что съ этого времени суда эти могутъ составлять только вспомогательную паровую силу боеваго флота, и должны употребляться лишь для спеціальныхъ цѣлей и назначеній. Вотъ съ какими роковыми для себя выводами, извлеченными изъ впечатлѣній американской войны, должны были возвратиться обѣ наши эскадры въ Россію отъ береговъ Америки!

Такимъ образомъ, было бы достаточно одного указанія на только что перечисленныя послѣдствія Гамптонскаго боя, чтобы понять, какими военно-морскими событіями была неизбѣжно предрѣшена участь пароваго деревяннаго флота вообще, а въ частности такихъ превосходныхъ фрегатовъ, представителемъ которыхъ въ русскомъ флотѣ былъ вышеупомянутый «Генералъ-Адмиралъ» и лучшіе образцы которыхъ въ Сѣверной Америкѣ сдѣлались роковыми жертвами непродолжительнаго боя на Гамптонскомъ рейдѣ! Если появленіемъ въ половинѣ 50-хъ годовъ новыхъ фрегатовъ этого типа, какъ уже было сказано, была предрѣшена судьба винтовыхъ линейныхъ кораблей, то первому же боевому соприкосновенію наскоро сооруженнаго броненосца, съ лучшими представителями этого типа фрегатовъ на Гамптонскомъ рейдѣ, было суждено въ свою очередь обнаружить ихъ боевую немощность и направить усиленную дѣятельность морскихъ державъ на сооруженіе съ одной стороны—*броненосныхъ флотовъ*, а съ другой—*океанскихъ желѣзныхъ крейсеровъ*.

Таковы были въ главныхъ чертахъ историческія условія, при которыхъ мы, дѣйствуя подъ вліяніемъ политическихъ и военно-морскихъ событій, должны были похоронить нашъ парусный флотъ и только что успѣли соорудить достойный для Россіи паровой деревянный флотъ, какъ той же американской войнѣ и натянутымъ политическимъ обстоятельствамъ въ Европѣ по поводу польскаго возстанія, мы обязаны тѣмъ, что

Digitized by Google

въ 1863 году русское правительство должно было сосредоточить всѣ свои умственныя и матеріальныя силы на созданіе броненоснаго флота и вооруженіе его тяжелою артиллеріею.

Въ этомъ совершенно новомъ для Россіи дѣлѣ, наше правительство пользовалось, при постройкѣ первыхъ броненосцевъ, по мѣрѣ ассигнованія ограниченныхъ денежныхъ средствъ на этотъ предметъ, уже выработанными въ западной Европѣ типами, т. е. *бортовыми и рангоутными судами*,—чѣмъ и охарактеризовался *европейскій взглядъ и европейская система* постройки броненосныхъ судовъ, въ отличіе, какъ сейчасъ увидимъ, *отъ американскихъ башенныхъ броненосцевъ*. Такъ какъ этимъ послѣднимъ, благодаря ихъ характеристическимъ особенностямъ, было суждено совершить переворотъ и въ только что начавшемся въ Европѣ броненосномъ судостроеніи, то необходимо сказать нѣсколько словъ объ обстоятельствахъ ихъ перваго появленія на всемірную сцену.

На другой день послѣ перваго боя на Гамптонскомъ рейдѣ, т. е. 9-го марта 1862 года, въ 6 часовъ утра, *Merrimack* снова вышелъ на рейдъ, чтобы добить оставшіяся наканунѣ и уцѣлѣвшія суда сѣверянъ, что и удалось бы ему исполнить безъ всякаго сомнѣнія. Но на этотъ разъ побѣдоносному его взору представилось какое-то страннаго вида маленькое суденышко, невиданное нигдѣ до тѣхъ поръ и послужившее предметомъ забавнаго любопытства и смѣха. Суденышко это—былъ *Monitor*, совершенно оригинальное изобрѣтеніе американца Эриксона и спѣшно построенное по заказу союзнаго американскаго правительства. *Monitor*, только въ 2 часа ночи 9-го марта, прибылъ изъ Нью-Іорка. *Merrimack* уменьшилъ ходъ и остановился, чтобы осмотрѣть своего новаго противника и подивиться дерзости этого суденышка, которое, не представляя собою никакой видимой силы и боевыхъ средствъ, рѣшилось такъ смѣло выйти на встрѣчу врагу, который только наканунѣ разгромилъ цѣлую эскадру изъ гораздо большихъ его судовъ и въ могуществѣ котораго никто тогда не могъ сомнѣваться. Черезъ нѣсколько минутъ, *Merrimack* открылъ по *Monitor*'у огонь изъ своихъ огромныхъ орудій и такимъ образомъ начался знаменитый въ новѣйшихъ морскихъ лѣтописяхъ бой, продол-

Digitized by Google

жавшійся болѣе трехъ часовъ на самомъ близкомъ разстояніи, при чемъ оба противника прибѣгали нѣсколько разъ къ помощи тараненія другъ друга. Результатомъ такого, нигдѣ не слыханнаго боя—къ изумленію всего міра, было то, что *Monitor* остался невредимымъ, а *Merrimack* принужденъ былъ удалиться съ столь значительными поврежденіями, что сами южане должны были вскорѣ уничтожить его.

Очевидно, никакое другое испытаніе не могло лучше выяснить всѣхъ преимуществъ и боеваго достоинства *новаго башеннаго судна*, которое хотя также имѣло и свои недостатки, но, по идеѣ своей постройки, *Monitor* какъ нельзя болѣе своевременно отвѣтилъ въ критическую минуту потребностямъ союзнаго американскаго правительства. Имя этого перваго башеннаго броненосца вскорѣ сдѣлалось нарицательнымъ для извѣстнаго нынѣ типа судовъ—*мониторовъ*, въ которыхъ сѣверяне такъ сильно нуждались тогда для прибрежной войны, для атаки фортовъ, гаваней и для содѣйствія сухопутнымъ войскамъ по направленіямъ большихъ рѣкъ.

Русское правительство, находившееся въ то время подъ вліяніемъ угрожавшаго разрыва съ западными европейскими государствами изъ за польскаго мятежа, учредило при военномъ министерствѣ особый комитетъ, для обсужденія необходимыхъ мѣръ для безотлагательнаго приведенія Кронштадта и Петербурга въ оборонительное положеніе. Такъ какъ этотъ комитетъ общимъ мнѣніемъ рѣшилъ, что, *безъ подвижной броненосной обороны*, Кронштадтъ защитить невозможно, то на морское министерство была возложена трудная задача: *соорудить русскими средствами соотвѣтствующей силы броненосный оборонительный флотъ*, достаточной силы для защиты Кронштадта и нашей столицы. Важность скорѣйшаго рѣшенія этой задачи вызвала принятіе многихъ экстренныхъ мѣръ, къ числу которыхъ относится одновременная постройка изъ желѣза въ Россіи *десяти* однобашенныхъ мониторовъ, сходныхъ со второю серіею американскихъ мониторовъ. Чертежи же для нихъ были предварительно собраны на мѣстѣ нарочно командированными въ Сѣверную Америку нашими двумя офи-

Digitized by Google

церами (*), которымъ было поручено оцѣнить на мѣстѣ значеніе и опредѣлить боевыя достоинства и недостатки этихъ новыхъ американскихъ броненосцевъ. Затѣмъ, дальнѣйшее сооруженіе нашего оборонительнаго флота уже производилось постепенно, но преимущественно по мѣрѣ усовершенствованія чертежей броненосныхъ судовъ *башеннаго типа*, пока вся задача подвижной обороны Кронштадта не была особою комиссіею признана въ главныхъ чертахъ выполненною—въ 1870 году.

Такъ точно и американцы, совершенствуя постепенно свои мониторы по указаніямъ опыта, построили въ короткое время четыре серіи ихъ и увеличили размѣры и боевую ихъ силу до такихъ предѣловъ, что къ концу войны они пришли къ твердому убѣжденію въ возможности употреблять мониторы не только для плаванія и дѣйствій около береговъ, но и въ открытомъ морѣ. Для доказательства справедливости своего убѣжденія, американцы рѣшились въ 1866 году послать въ дальнее плаваніе два лучшихъ и сильныхъ монитора: *Monadnock* и *Miantonomoh*—перваго изъ Филадельфіи въ Сан-Франциско черезъ Магеллановъ проливъ, а втораго въ Европу и обратно. Мониторы эти, какъ извѣстно, въ сопровожденіи конвоировъ благополучно совершили большіе океанскіе переходы и исполнили данныя имъ порученія. Европейскія морскія державы, со времени появленія на боевую сцену американскихъ мониторовъ, обратили большое вниманіе на вопросъ о постройкѣ *башенныхъ броненосцевъ* вообще. Но рѣшеніемъ этого вопроса особенно не торопились въ Европѣ, пока мониторы считались пригодными лишь для прибрежной войны. Океанскіе же переходы упомянутыхъ двухъ мониторовъ побудили англичанъ, всегда чутко и ревниво относящихся къ своему морскому владычеству, энергично взяться за этотъ вопросъ и результатомъ ихъ трудовъ, направленныхъ къ усовершенствованію системы американскихъ мониторовъ явились чертежи новаго типа *брустверныхъ мониторовъ*, лучшими представителями

(*) Капитанъ 1-го ранга Лесовской и корабельный инженеръ капитанъ Арцеуловъ.

Digitized by Google

которыхъ въ Англіи были тогда *Devastation* и *Thunderer*, спущенные на воду въ 1871 и 1872 годахъ. Труды русскихъ моряковъ, сразу отнесшихся гостепріимно къ идеѣ американскихъ мониторовъ, завершились въ томъ же направленіи спускомъ на воду въ 1872 году броненоснаго корабля «Петръ Великій». Именемъ этого судна и мы закончимъ хронологію о взаимодѣйствіи американскихъ и русскихъ трудовъ *по сооруженію своихъ броненосныхъ флотовъ*. Только слѣдуетъ еще упомянуть при этомъ, что совершенствуя броненосное судостроеніе параллельно съ развитіемъ нарѣзной артиллеріи, морское министерство обязано американцамъ же изготовленіемъ *первой нарѣзной пушки* 4-хъ дюймоваго калибра, которая была приготовлена на частномъ заводѣ въ Сѣверной Америкѣ, подъ руководствомъ командированнаго туда въ 1859—60 году капитана 2-го ранга С. П. Шварца.

По окончаніи американской междуусобной войны, русскимъ морякамъ привелось еще разъ—и конечно не въ послѣдній разъ, воспользоваться американскимъ гостепріимствомъ и судостроительною техникою для спеціально военно-морскихъ цѣлей. Это было въ 1878 году, когда наше правительство, вслѣдствіе тревожныхъ политическихъ дѣлъ въ Европѣ—по поводу Санъ-Стефанскаго договора съ Турціею, было вынуждено выслать изъ Кронштадта въ Сѣверную Америку морскую экспедицію, для экстреннаго сооруженія крейсеровъ. Такъ какъ вопросу о *крейсерской войнѣ* посвящается второй отдѣлъ нашей записки, то тамъ же будетъ изложено и о сооруженіи нашихъ крейсеровъ въ Сѣверной Америкѣ, при чемъ исторически будетъ доказано, какую огромную надобность и связь имѣемъ мы съ Сѣверною Америкою по этому вопросу, какъ въ прошломъ, такъ и въ будущемъ времени.

II.

Колоніальная политика главныхъ морскихъ державъ.—Значеніе крейсерской войны. — Сооруженіе крейсеровъ. — Значеніе для Россіи въ этихъ вопросахъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ.

Большое вниманіе, обращенное въ послѣднее время всѣми морскими державами на сооруженіе военныхъ крейсеровъ въ

Digitized by Google

большемъ или меньшемъ числѣ, ясно указываетъ на сознанное ими огромное значеніе *крейсерской войны въ океанахъ*—въ современномъ ея смыслѣ. *А такъ какъ вліяніе и размѣры крейсерской войны будутъ соизмѣряться соотвѣтственно важности и обширности колоніальныхъ владѣній враждующихъ державъ*, то, для выясненія этого вопроса, необходимо предварительно указать на результаты колоніальной политики каждой изъ главныхъ морскихъ державъ. Это будетъ тѣмъ болѣе кстати въ настоящее время, что внѣшняя политика державъ вступаетъ въ новый періодъ колоніальной предпріимчивости и соперничества; въ далекихъ краяхъ и моряхъ завязываются узлы, будущихъ международныхъ отношеній. Европейскія государства дѣлятъ между собою Африку, какъ уже подѣлили Австралію, отчасти Америку, многія группы острововъ во всѣхъ океанахъ, и еще готовятся дальнѣйшія завоеванія въ Азіи. Система взаимнаго недовѣрія и подозрительности въ тѣсныхъ предѣлахъ Европы уже слишкомъ утомляетъ европейскіе народы, а между тѣмъ для интересовъ политическаго и торговаго ихъ вліянія открывается широкое поле въ другихъ частяхъ свѣта и потому правительства присоединяютъ свои усилія къ частнымъ предпріятіямъ и отыскиваютъ повсюду новыя свободныя земли для эксплуатаціи.

Благодаря двухсотлѣтнимъ упорнымъ усиліямъ, Англія занимаетъ въ настоящее время первое мѣсто въ мірѣ—по обширности и богатству своихъ колоніальныхъ владѣній и всемірному значенію ея морской торговли. Поэтому и мы должны дать здѣсь первое мѣсто Англіи, для лучшаго выясненія обсуждаемаго вопроса и чтобы путемъ сравненій имѣющихся статистическихъ данныхъ для другихъ морскихъ державъ — возможно было нагляднѣе обрисовать относительное значеніе этихъ державъ въ военно-морскомъ смыслѣ, а также какая роль каждой изъ нихъ принадлежитъ на всемірно торговомъ рынкѣ.

Пользуясь географическимъ островнымъ положеніемъ и неисчерпаемымъ богатствомъ минеральнаго топлива, Англія въ теченіи болѣе двухъ вѣковъ настойчиво преслѣдуетъ двѣ главныхъ цѣли: *во первыхъ*—сдѣлаться всемірнымъ перевощикомъ товаровъ между отдаленными странами, и *во вторыхъ*—превратиться во всемірную фабрику, заводъ или мастерскую, на ко-

Digitized by Google

торыхъ привозимые отовсюду сырые матеріалы передѣлывались бы въ различныя готовыя вещи и снова уходили бы въ измѣненной формѣ обратно. Англія начала эту политику со своихъ колоній, которымъ было запрещено обмѣниваться своими произведеніями иначе, какъ черезъ метрополію, а потомъ, по мѣрѣ пріобрѣтенія политической силы и богатствъ, она стала побуждать къ тому же и независимыя государства—насильнымъ ли путемъ, или посредствомъ выгодныхъ для себя договоровъ и трактатовъ. Такимъ образомъ, девизомъ Англіи сдѣлались три слова: *корабли, колоніи и торговля.* Дѣйствительно, какъ показываютъ статистическія данныя, грандіозность промышленной жизни Великобританіи выражается въ настоящее время тѣмъ, что на огромномъ числѣ торговыхъ кораблей привозятся къ ней колоссальныя массы сырыхъ продуктовъ, которые поступаютъ или въ обработку на безчисленныя фабрики и заводы, или же перепродаются другимъ народамъ, и въ то же время на тѣхъ же или другихъ корабляхъ увозятся изъ портовъ Великобританіи не менѣе громадные грузы готовыхъ продуктовъ, вмѣстѣ съ ея собственнымъ каменнымъ углемъ и желѣзомъ, помощью которыхъ поддерживается трудъ всего міра.

Другія независимыя и цивилизованныя морскія державы, руководясь своими политико-экономическими побужденіями и соображеніями, стараются, по мѣрѣ своихъ силъ и умѣнія, соревновать и конкурировать съ Великобританіею на поприщѣ всемірной торговли. Эта международная конкуренція, по разнымъ географическимъ, политическимъ и экономическимъ причинамъ, выражается конечно неравномѣрно, что и можно видѣть по слѣдующимъ статистическимъ выводамъ и итогамъ, которые, для краткости изложенія и наибольшей убѣдительности, выбраны какъ самые выдающіеся и характеристичные.

Общая стоимость морской торговли Великобританіи по всѣмъ океанамъ составляла въ 1882 году:

Округъ сѣверныхъ морей, обнимающій Сѣверный океанъ, Нѣмецкое и Балтійское моря съ ихъ заливами—150 503 663 ф. ст.

Сѣверный Атлантическій океанъ	288 758 810 — —
Южный Атлантическій океанъ	26 371 424 — —
Сѣверный Тихій океанъ	31 478 465 — —

Digitized by Google

Южный Тихій океанъ	50 510 864 ф. ст.
Индійскій океанъ	52 600 990 — —
Морская торговля Индіи и другихъ англійскихъ колоній, не считая ихъ торговли съ метрополіей	190 000 000 — —
Общій итогъ, круглымъ числомъ, почти	800 000 000 ф. ст.

или болѣе одной четвертой части морской международной торговли всего міра! При этомъ опредѣлено, что около 70% морской торговли всего міра производится на англійскихъ судахъ, представляющихъ общую стоимость болѣе 100 000 000 фунт. стерл.

Стоимость англійской морской торговли на главнѣйшихъ путяхъ передвиженія судовъ изъ одного полушарія въ другое, не упоминая здѣсь для краткости о такихъ же пунктахъ второстепеннаго значенія, составляла въ 1882 году:

Черезъ Суэцкій каналъ	82 600 000 ф. ст.
— мысъ Доброй Надежды	50 000 000 — —
— — Горнъ	33 400 000 — —

Чтобы составить понятіе о томъ — какое изъ государствъ болѣе всѣхъ пользуется всемірно-торговыми услугами Суэцкаго канала, составляющаго въ настоящее время предметъ тревоги всего цивилизованнаго міра, приводимъ слѣдующія данныя о числѣ тоннъ водоизмѣщенія купеческихъ судовъ, прошедшихъ каналомъ въ три года:

	1879 г.	1880 ф.	1881 г.
Англія	2 508 524 т.	3 446 431 т.	4 782 117 т.
Франція	262 017 —	278 598 —	289 324 —
Всѣ государства вообще	3 236 942 —	4 344 519 —	5 794 400 —
Общее число судовъ	1 477 —	2 027 —	2 727 —

Изъ этой сопостановки данныхъ, относительно торговаго движенія по Суэцкому каналу на судахъ всѣхъ государствъ вообще, и въ отдѣльности для Англіи и Франціи—какъ двухъ

Digitized by Google

вѣковыхъ соперницъ въ Европѣ по морскому и торговому преобладанію, видно—какой громадный перевѣсъ имѣетъ въ этомъ случаѣ англійскій элементъ надъ всѣми остальными государствами. Число англійскихъ судовъ составляетъ около 80% всего числа прошедшихъ по Суэцкому каналу судовъ, и такимъ образомъ становится очевиднымъ, почему именно Англія заинтересована болѣе другихъ въ огражденіи этого канала отъ всякихъ случайностей.

Столь огромному преобладанію на Суэцкомъ каналѣ, составляющемъ только одинъ изъ узловъ всемірной торговли, Англія обязана главнымъ образомъ быстрому возрастанію пароходства въ послѣднее время. Такъ, въ 1882 году, общая вмѣстимость морскихъ пароходовъ составляла:

Подъ британскимъ флагомъ.	4 200 000 тоннъ
— американскимъ —	630 000 —
— французскимъ —	420 000 —
— германскимъ —	290 000 —
— русскимъ —	130 000 —
— флагомъ всѣхъ другихъ націй. . .	1 030 000 —
Итого . .	6 700 000 тоннъ,

т. е. *Великобританія владѣетъ почти двумя третями общей пароходной вмѣстимости всѣхъ націй*, при чемъ слѣдуетъ еще оговориться, что лучшіе иностранные морскіе пароходы построены въ Великобританіи!

Въ заключеніе обобщеній статистическихъ выводовъ, мы приведемъ еще, для Англіи и Франціи, слѣдующія сравнительныя данныя о числѣ жителей въ этихъ странахъ и ихъ колоніяхъ, пространство колоній, число парусныхъ и паровыхъ судовъ торговаго флота съ ихъ вмѣстимостью—по свѣдѣніямъ 1879—80 гг.

Digitized by Google

	Число жителей въ миліонахъ.	Колоніи.		Торговый флотъ.			
		Пространство въ квадратныхъ миляхъ.	Число жителей.	Парусныя суда болѣе 50 тоннъ.		Паровыя суда болѣе 100 тоннъ.	
				Число	Тонны	Число	Тонны
Англія . . .	33	7 647 000	204 172 953	18 357	5 584 128	3 542	3 933 966
Франція . .	38	335 629	3 654 056	2 914	572 506	292	356 636

Вышеприведенныхъ сравнительныхъ статистическихъ данныхъ будетъ слишкомъ достаточно, по нашему мнѣнію, чтобы составить ясное понятіе о подавляющемъ преобладаніи морскаго торговаго владычества Великобританіи надъ каждой изъ остальныхъ морскихъ державъ. Эти же факты хорошо выясняютъ—почему Англія должна была всегда чутко и ревниво относиться ко всѣмъ атрибутамъ ея трезубца и *возвести существованіе флота какъ бы въ стихію и исключительно національное преимущество англичанъ*. Дѣйствительно, существованіе флота для Англіи—это какъ бы семейный очагъ, къ которому стремится вся сила народнаго патріотизма и который поддерживается всѣми общественными учрежденіями страны, ея исторіею, традиціями, воспоминаніемъ юношества и памятниками. Флотъ составляетъ не только причину процвѣтанія торговли Англіи, необходимое условіе для существованія ея колоній, главный источникъ ея богатствъ и военной славы, но это есть еще щитъ, который въ продолженіи многихъ вѣковъ защищалъ ее отъ всѣхъ покушеній вражескаго вторженія, представлялъ убѣжище, подъ сѣнью котораго развивались ея свободныя учрежденія, и могучее средство, помощью котораго Англія сообщается со всѣми частями свѣта. Англія служитъ примѣромъ страны, въ которой флотъ былъ всегда учрежденіемъ, основаннымъ не на темной или неопредѣленной идеѣ объ его необходимости, но на положительномъ убѣж-

Digitized by Google

деніи, издавна возведенномъ въ безусловную истину и въ государственный принципъ, по которому правительство обязано было постоянно дѣйствовать, несмотря ни на какія политическія убѣжденія руководящихъ и властныхъ общественныхъ партій или отдѣльныхъ государственныхъ мужей. Положивъ основаніемъ для развитія общественной и индивидуальной дѣятельности народа правило: «помогайте сами себѣ, вамъ дана на это полная свобода», Англія довела частную предпріимчивость и самодѣятельность своего народа до безпримѣрныхъ въ исторіи размѣровъ. Многія работы, сооруженія и предпріятія, руководимыя въ другихъ государствахъ по иниціативѣ и подъ отвѣтственностью правительствъ или государственныхъ властей, производятся въ Англіи частными обществами или отдѣльными лицами. Напримѣръ, примѣненіемъ открытій и усовершенствованій, совершившихъ столько переворотовъ въ дѣлѣ мореплаванія, сначала пользовались въ Англіи—въ большинствѣ случаевъ, на свой рискъ и страхъ, частныя общества и лица и уже потомъ отъ нихъ готовые результаты переходили въ правительственное вѣдѣніе.

Очевидно, что съ такимъ могучимъ обладателемъ военно-морской силы, обширнѣйшихъ колоніальныхъ владѣній и богатѣйшей морской всемірной торговли – какъ Англія, вѣками добившейся своего современнаго независимаго положенія, всегда было трудно бороться другимъ, европейскимъ, постоянно враждующимъ между собою государствамъ, жизнь которыхъ складывалась совершенно при иныхъ географическихъ, политическихъ и международныхъ условіяхъ. Но, въ то же время, эти государства—если не болѣе, то и не менѣе Англіи, дополняютъ и разнообразятъ политическую и умственную жизнь европейскихъ народовъ въ другихъ отношеніяхъ, направляя изобрѣтательность ума человѣческаго на другія отрасли искуствъ, знаній и технической предпріимчивости.

Напримѣръ, если Великобританію, вслѣдствіе ея островнаго положенія, считаютъ исключительно морскою державою, то Францію, соприкасающуюся съ европейскими государствами сухопутными границами съ двухъ сторонъ, называютъ въ географическомъ отношеніи настолько же морскою, насколько и

Digitized by Google

континентальною державою. Дѣйствительно, и исторія показываетъ, что міровая роль и судьбы Франціи, въ противоположность съ Англіею, рѣшались преимущественно сухопутнымъ путемъ и почти исключительно усиліями ея военно-сухопутныхъ силъ, тогда какъ французскій флотъ, въ политическомъ отношеніи, выполнялъ роль второстепенной или вспомогательной силы. Было время, когда Франція обладала обширными колоніями въ другихъ частяхъ свѣта, но, вслѣдствіе превратностей политической ея жизни и сильнаго морскаго соперничества со стороны Англіи, французы въ теченіи минувшаго столѣтія лишились, какъ можно судить по вышеприведеннымъ статистическимъ даннымъ, большей и лучшей части своихъ колоній, и только въ послѣдніе годы энергично принялись реставрировать прежнія и болѣе счастливыя времена разумной колоніальной политики. Было бы неумѣстно входить здѣсь въ объясненіе причинъ этого явленія и потому ограничимся лишь констатированіемъ того очевиднаго факта, что нынѣшнее французское правительство, принявшее на себя всѣ жестокія послѣдствія недавно минувшей Франко-Прусской войны, выработало свой самостоятельный планъ колоніальной политики подъ вліяніемъ убѣжденія, что національную славу и могущество можно удовлетворить несравненно легче и вѣрнѣе на счетъ дикихъ и первобытныхъ странъ въ Африкѣ, Азіи и въ архипелагахъ Тихаго океана, чѣмъ соперничествомъ съ сильными, цивилизованными и сосѣдними европейскими державами; что если въ Европѣ все болѣе и болѣе съуживается сбытъ французскихъ произведеній, то народнымъ силамъ и средствамъ нужно найти обезпеченный исходъ—или въ другія части свѣта, или въ нарочно завоеванныя для того новыя колоніи. Чтобы привести въ исполненіе планъ такой политики,—потребовались въ самое короткое время, какъ свойственно французскому народному темпераменту: побѣдные лавры въ Тунисѣ, предпріятія въ области рѣки Конго, протекторатъ надъ нѣкоторыми островами въ Тихомъ океанѣ, военно-морскія экспедиціи сначала на Мадагаскаръ, потомъ въ Тонкинъ, и наконецъ война съ Китаемъ—съ результатами территоріальныхъ пріобрѣтеній въ зачетъ военной контрибуціи. Столь бы-

Digitized by Google

стрыя колоніальныя событія, совершившіяся въ недавнемъ прошломъ и ожидаемыя въ ближайшемъ будущемъ, уже подали поводъ къ возбужденію во Франціи вопроса *о сформированіи особой колоніальной арміи* (*), чтобы не нарушать системы военныхъ силъ, предназначенныхъ для національной обороны и «для грядущихъ предначертаній въ Европѣ».

Но ни сколько не меньше Франціи озабочена нынѣ ея грозная восточная сосѣдка и соперница—Германія—своею колоніальною политикою. Стоитъ только обратить вниманіе на нынѣшнее настроеніе нѣмецкаго общества и печати, чтобы вывести заключеніе объ особомъ родѣ колоніальной горячки, овладѣвшей въ послѣднее время Германіею. Со словъ нѣмецкихъ газетъ, мы постараемся въ общихъ чертахъ охарактеризовать, что желаютъ нѣмцы выразить и осуществить своею колоніальною политикою?

Въ колоніальной политикѣ, какъ и во многомъ другомъ, нѣмцы невольно руководятся тѣми же побужденіями и идутъ по тѣмъ же стопамъ, какъ и ихъ западные сосѣди—Англія и Франція. Прежде, до объединенія Германіи, пріобрѣтенію и поддержанію колоній препятствовало отсутствіе военнаго флота, какъ весьма существеннаго элемента при всякихъ морскихъ предпріятіяхъ. Въ настоящее время, благодаря между прочимъ французской контрибуціи, Германія быстро соорудила весьма внушительный броненосный и крейсерскій флотъ, который въ состояніи съ честью поддержать колоніальные и торговые интересы страны въ самыхъ отдаленныхъ моряхъ. Не смотря на славную и тяжелую борьбу изъ за расширенія и объединенія Германской имперіи, нѣмецкій патріотизмъ не можетъ по многимъ причинамъ примириться съ мыслью, что Германія снабжаетъ всѣ страны излишкомъ своего населенія и ежегодно многія тысячи нѣмцевъ удаляются изъ отечества во всѣ концы свѣта и пропадаютъ безвозвратно для государства; они покидаютъ родину способными и здоровыми работниками, привыкшими къ добросовѣстному труду и обладающими всѣми качествами, благодаря которымъ они достигаютъ повсюду

(*) *Военный Сборникъ*, 1885 года № 9.

Digitized by Google

успѣха, а между тѣмъ, какъ эмигранты, они совершенно отрываются отъ политическаго вліянія и силы отечества, и развѣ только въ Америкѣ нѣмецкій элементъ образуетъ внушительную силу, постепенно возрастающую въ числѣ и въ значеніи. Въ Эльзасѣ и Лотарингіи, отобранныхъ у французовъ громадными человѣческими жертвами, побѣдители просятъ работы у побѣжденныхъ и не находятъ занятій у себя дома. Поэтому, нынѣшнее стремленіе къ пріобрѣтенію колоній есть естественное признаніе несостоятельности тѣхъ политическихъ идеаловъ, которые упорно осуществлялись цѣною страшныхъ усилій при помощи системы желѣза и крови. Стоило ли бороться на жизнь и на смерть съ сосѣдними народами, спрашиваютъ всѣ нѣмцы, ради небольшихъ клочковъ земли, когда въ Африкѣ, Америкѣ и Азіи лежатъ еще обширныя пространства плодородной почвы, ожидающія заселенія и обработки? Слѣдовало ли домогаться присоединенія густо населенныхъ областей только для того, чтобы вскорѣ же убѣдиться въ печальной необходимости искать свободныхъ земель за предѣлами Европы? Нѣмцы увѣрены теперь, что сотой доли жертвъ, принесенныхъ ради Эльзаса и Лотарингіи, было бы достаточно для покоренія, напримѣръ, всей незанятой части Африки, гдѣ масса трудящагося нѣмецкаго люда нашла бы пропитаніе и честный трудъ, не разрывая политической и патріотической связи съ метрополіею, такъ какъ, благодаря новѣйшему развитію пароходныхъ сообщеній, уже установились правильные торговые и пассажирскіе рейсы между важнѣйшими пунктами африканскаго прибрежья и европейскими портами. Германское правительство, озабоченное политико-экономическими и соціальными недугами народа, воспользовалось соображеніями и указаніями печати, а также колоніальнымъ настроеніемъ всего общества, отправило къ юго-западнымъ берегамъ Африки на военномъ суднѣ извѣстнаго нѣмецкаго путешественника по тѣмъ мѣстамъ—доктора Нахтигалля (*), который остановился сначала близъ Камеруна (противъ испанскаго острова Фернандо-По) и торжественно, при пушечной пальбѣ,

(*) Недавно умершаго.

Digitized by Google

объявилъ эту мѣстность германскою колоніею. Послѣ офиціальнаго занятія Камеруна былъ вскорѣ поднятъ германскій флагъ въ Ангрѣ-Пеквенѣ. Это богатѣйшій пунктъ—плодородный и здоровый, съ хорошею гаванью, и представляетъ нынѣ на юго-западномъ африканскомъ берегу самую южную германскую колонію, почти соприкасающуюся съ Капштатскими англійскими владѣніями. Затѣмъ, между двумя упомянутыми крайними пунктами на этомъ берегу, сфера германскихъ колоніальныхъ владѣній стала быстро распространяться. Какъ извѣстно, командиръ германской канонерки *Wolf* водрузилъ германскій флагъ еще въ слѣдующихъ пяти пунктахъ того же берега: въ бухтѣ Спенсера, Сандвичъ-Гарборѣ, Кэпъ-Гроссѣ, Кэпъ-Фрайо и Китоловной бухтѣ. При этомъ не обошлось, конечно, безъ столкновеній съ интересами мѣстныхъ обывателей: въ одномъ мѣстѣ—границы германскихъ поселеній были нарушены англійскими колоніальными коммисарами, а въ другомъ—неграми племени Тонго.

Извѣстія о торжествѣ колоніальной политики князя Бисмарка были встрѣчены нѣмцами съ патріотически-восторженною радостью. «Кельнская Газета» дѣлаетъ такое обобщеніе по поводу этихъ событій: «Исторія только въ будущемъ оцѣ-«нитъ великое значеніе дѣла, совершеннаго княземъ Бисмар-«комъ. Гдѣ развѣваются нѣмецкія знамена, тамъ пребываютъ «нѣмецкія сердца, и подобно тому, какъ эти сердца съ тре-«петомъ и мужествомъ слѣдили за нѣмецкими знаменами на «поляхъ сраженій, такъ же точно они съ довѣріемъ и гор-«достью слѣдуютъ за ними по берегамъ Африки. Но, однако «же, колоніальная политика великой націи не можетъ огра-«ничиваться охраною только торговыхъ интересовъ, такъ какъ «было бы странно, если бы покровительство имперіи и гер-«манское знамя означали лишь поддержку частныхъ предпрі-«ятій бременскихъ или гамбургскихъ купцовъ. Имперія имѣ-«етъ болѣе обширныя цѣли; она должна заранѣе позабо-«титься, чтобы новыя земли не попали въ исключительную «зависимость отъ нынѣшнихъ предпринимателей и чтобы для «трудолюбія дальнѣйшихъ поколѣній былъ открытъ свободный «доступъ. Для нѣмецкаго народа важнѣе всего знать, что въ

Digitized by Google

«далекихъ краяхъ, гдѣ водружено германское знамя, нахо-«дится удобное мѣсто для избытка народныхъ силъ, неимѣю-«щаго примѣненія въ отечествѣ». Для фактическаго поддержанія чести и величія германскаго знамени въ этихъ новыхъ колоніяхъ, Германія снарядила и отправила къ юго-западнымъ берегамъ Африки прошлою осенью, изъ Киля, подъ контръ-адмиральскимъ флагомъ, особую эскадру изъ четырехъ большихъ крейсеровъ. Суда этой эскадры, руководствовались главнымъ принципомъ, чтобы водружать знамя преимущественно въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ германскія произведенія уже открыли для себя рынокъ, гдѣ раньше возникли и существовали германскія станціи и факторіи. Исполнивъ нынѣшнею весною возложенное порученіе на западномъ берегу Африки, эскадра эта, оставивъ тамъ станціонеровъ, прибывшихъ еще изъ Германіи, направилась затѣмъ главными своими силами къ Занзибарскому берегу, гдѣ, упираясь на предшествовавшую дѣятельность «Германскаго восточно-африканскаго общества», удалось эскадрѣ добиться недавно согласія отъ Занзибарскаго султана на подъемъ германскаго флага и объявленія протектората надъ территоріею въ 4 500 квадр. миль. Въ настоящее же время имѣются извѣстія, что эскадра эта получила отъ своего правительства приказаніе отправиться изъ Занзибара къ Каролинскимъ островамъ.

Если для Германіи—Эльзасъ и Лотарингія не доставляютъ экономическаго утѣшенія, то тѣмъ менѣе ея союзница,—Австрія, можетъ довольствоваться оккупаціею Босніи и Герцеговины, такъ какъ австрійцы не только не могутъ извлечь почти никакой пользы изъ этой оккупаціи, но должны еще прибавлять значительныя суммы на содержаніе войскъ и на администрацію, въ ущербъ своимъ собственнымъ финансамъ. Поэтому, очень естественнымъ представляется тотъ фактъ, что Австрія послѣдовала за Германіею въ колоніальной политикѣ и также отправила въ прошломъ году четыре крейсера въ Африку, Америку и Австралію, для поддержанія колоніальной торговли и для отысканія удобныхъ гаваней, могущихъ быть полезными австрійцамъ.

Наконецъ, упоминая о современномъ направленіи колоні-

Digitized by Google

альной политики, нельзя обойти молчаніемъ тотъ фактъ, что извѣстный изслѣдователь центральной Африки, американецъ Стэнли, составилъ проектъ устройства *«Вольныхъ Штатовъ Конго»*, которые должны обнять значительнѣйшую часть материка, съ населеніемъ около 50 милліоновъ негровъ. Проектъ приводится въ исполненіе *«международною африканскою ассоціаціею»*, которою руководитъ бельгійскій король Леопольдъ II. Ассоціація добилась уже отъ нѣкоторыхъ державъ официальнаго признанія своихъ верховныхъ правъ на земли, занимаемыя бассейномъ рѣки Конго. Соединенные Американскіе Штаты признали верховенство этой ассоціаціи, Франція заключила съ нею договоръ, Германія, Италія и Голландія оказываютъ ей содѣйствіе. Даже Англія, которая въ принципѣ не должна бы симпатизировать широкой колоніальной политикѣ иностранныхъ государствъ, первоначально подписала предварительную сдѣлку по поводу Конго съ Португаліею, имѣвшею притязанія на эту землю, и теперь склонилась на сторону Бельгійской компаніи, такъ какъ послѣдняя заявила рѣшимость твердо держаться принциповъ свободной торговли и прекращенія невольничества. Ассоціація занялась уже розысканіями для постройки желѣзной дороги черезъ внутренность Африки и хотя эти розыски касаются пока незначительнаго пространства, тѣмъ не менѣе они подготовляютъ включеніе дѣвственнаго еще материка въ культурную жизнь европейскихъ народовъ. *«Вольные Штаты Конго»* могутъ сдѣлаться ядромъ, около котораго будутъ группироваться новыя политическія организаціи и самостоятельныя колоніи, при ближайшемъ участіи заинтересованныхъ европейскихъ державъ.

Само собою разумѣется, что, хотя Англія и примкнула офиціально къ этой ассоціаціи, но новѣйшая колоніальная политика континентальныхъ государствъ, тотчасъ же фактически поддерживаемая отправленіемъ въ новыя колоніи военно-морскихъ экспедицій и крейсерскихъ эскадръ, возбудила въ послѣднее время большое безпокойство въ Великобританіи, привыкшей издавна считать себя почти безраздѣльною владычицею морей и морской торговли. Достаточно было оживленія колоніальной политики въ одной Франціи, нѣкогда владѣвшей

Digitized by Google

богатыми колоніями, растерянными ею отъ продолжительнаго поглощенія дѣлами внутренними и спеціально-европейскими, чтобы вызвать большое недовольство въ Англіи и рѣзкую полемику со стороны лондонскихъ газетъ. Но англичане невольно помирились бы еще съ этимъ фактомъ, котораго нельзя было сразу ни устранить, ни ослабить, ибо Франція безспорно вторая въ Европѣ военно-морская держава, имѣющая за собою традицію и силу, т. е. два очень вѣскихъ аргумента въ глазахъ Англіи. Когда же по этому—какъ бы привиллегированному и вѣками освященному пути для Англіи—двинулись другія и совершенно новыя морскія державы, только недавно пріобрѣвшія возможность обзавестись нѣсколькими броненосцами и крейсерами, то англичане увидѣли и сами раскрываютъ опасность во всемъ дѣйствительномъ ея значеніи. Сейчасъ же англичанамъ, по обыкновенію въ подобныхъ случаяхъ и политическихъ комбинаціяхъ, представляется Англія совершенно изолированнымъ государствомъ въ Европѣ; что Франція и Германія, убѣдившись въ тожествѣ ихъ интересовъ въ колоніальной политикѣ, вскорѣ забудутъ свою европейскую вражду и протянутъ другъ другу свои сильныя руки для пораженія морскаго и всемірно-торговаго обаянія Великобританіи. Мы не будемъ входить здѣсь въ подробности происходившей недавно между этими державами газетной полемики, перебранки, остротъ и проч., такъ какъ, къ сожалѣнію, малѣйшее соприкосновеніе различныхъ международныхъ интересовъ постоянно сопровождается подобными печальными явленіями. Такая полемика обостряется собственно въ Англіи еще тѣмъ важнымъ обстоятельствомъ, что, при обсужденіяхъ вѣчно тревожнаго для англичанъ вопроса: *о соотвѣтствіи военно-морскихъ силъ Великобританіи для всѣхъ потребностей защиты ея морской торговли и многочисленныхъ колоній,*—постоянно получается отрицательный отвѣтъ, какъ бы для подлитія масла въ огонь, со стороны наиболѣе компетентныхъ и авторитетныхъ у нихъ знатоковъ военно-морскаго дѣла.

Но эта полемика, между прочимъ, представляетъ намъ хорошій матеріалъ и поводъ, чтобы, основываясь на нынѣшнемъ направленіи колоніальной политики главныхъ морскихъ дер-

Digitized by Google

жавъ, еще разъ указать на тѣ роковыя послѣдствія, какія крейсерская война можетъ имѣть для каждой изъ державъ—*соотвѣтственно значенію ихъ морской торговли и колоніальныхъ владѣній*. Если именно съ этой точки зрѣнія взглянуть на вопросъ о появленіи въ океанахъ хотя бы нѣсколькихъ враждебныхъ для Великобританіи крейсеровъ, то только тогда обнаружится ея Ахиллесова пята, съ оборотной и непоказной стороны для тѣхъ грандіозныхъ торговыхъ итоговъ и суммъ, которыя были приведены выше на основаніи сравнительныхъ статистическихъ данныхъ. Во избѣжаніе пристрастныхъ сужденій, мы пользуемся слѣдующею выпискою изъ извѣстныхъ статистическихъ работъ англійскаго капитана Коломба, который такъ много потрудился для разъясненія англичанамъ смысла крейсерской войны:

«Изученіемъ и разработкою этихъ вопросовъ я занимался 16 лѣтъ, и если рѣшился подвергнуть ихъ публичному обсужденію, то потому именно, что общественное заблужденіе по этому предмету я считаю для интересовъ и пользы нашей страны гораздо вреднѣе, чѣмъ опасеніе за публичное указаніе иностранцамъ на наши недостатки и затрудненія въ случаѣ крейсерской войны.

«Благодаря иллюстраціямъ и корреспонденціямъ, опубликованнымъ въ англійскихъ журналахъ и газетахъ съ разныхъ театровъ военныхъ дѣйствій, происходившихъ въ послѣднее время въ Европѣ, Азіи и Америкѣ, наше общество, подъ вліяніемъ страха и ужаса отъ подобныхъ событій, составило въ настоящее время преобладающее убѣжденіе, выдаваемое многими за выработанную теорію, что мы будто бы должны направить всѣ наши заботы исключительно на военно-сухопутную защиту береговъ Великобританіи и всѣхъ нашихъ колоній, воображая при этомъ, что вопросъ объ охранѣ морей разрѣшенъ и оставленъ за нами—разъ на всегда—если не пораженіемъ Испанской армады, то Трафальгарскою побѣдою. Такое очень естественное, но тѣмъ не менѣе пагубное заблужденіе происходитъ по моему мнѣнію отъ того, что нашему обществу до сихъ поръ не приходилось читать краснорѣчивыхъ описаній борьбы за обладаніе стратегическими мор-

Digitized by Google

скими позиціями въ мѣстностяхъ «около мыса Горна», или «по Суэцкому каналу», или «въ главныхъ пунктахъ пересѣченія экватора»; что огромному населенію въ мануфактурно-промышленныхъ центрахъ Великобританіи не приводилось еще оставаться продолжительное время безъ заработка, вслѣдствіе непріязненныхъ противъ насъ дѣйствій крейсеровъ на главныхъ путяхъ морскихъ сообщеній и подвоза къ намъ сырыхъ матеріаловъ; что муки голода не испытывались еще массами рабочаго люда отъ захвата непріятельскимъ крейсеромъ хлѣбныхъ судовъ, или даже отъ того увеличенія страховыхъ премій, какое непремѣнно произойдетъ въ военное время, при чемъ размѣръ страхованій будетъ находиться конечно въ прямой зависимости отъ заблаговременной организаціи и надлежащаго обезпеченія охраны нашихъ морскихъ путей сообщенія по всему земному шару. Въ то время, когда каждому школьнику даются хотя смутныя понятія о сухопутномъ войскѣ и о непріятельской высадкѣ на наши берега, милліоны взрослыхъ и образованныхъ англичанъ не имѣютъ никакого яснаго понятія объ охранѣ морей, а между тѣмъ только систематическими и своевременными приготовленіями мы будемъ въ состояніи, въ наши дни господства пара и огромной морской торговли, встрѣтить крейсерскую войну въ океанахъ безъ страха и даже съ надеждою выдержать ее безъ позора и большаго несчастія. Великобританія обладаетъ тысячами купеческихъ судовъ съ грузовою вмѣстимостью на милліоны тоннъ, которыя ежегодно перевозятъ съ одного конца свѣта на другой разные грузы, стоимостью до тысячи милліоновъ фунтовъ стерлинговъ. При подобныхъ комерческихъ условіяхъ и при безпредѣльности водныхъ пространствъ, мы не будемъ въ состояніи ограничить кругъ дѣйствій крейсеровъ и не можемъ расчитывать только на личное искусство или даже на геніальность нашихъ морскихъ начальниковъ. Военные флоты и эскадры будутъ раздѣлены огромными пространствами океановъ и морей; единичныя же военныя суда, не смотря на свои боевыя достоинства, будутъ уподобляться мухамъ на громадныхъ комерческихъ колесахъ, катящихся по всему міру. Если военныя суда будутъ дѣйствовать разъединенно и безъ

Digitized by Google

заранѣе обдуманнаго общаго плана, то они очень мало предохранятъ линіи морскихъ путей, протягивающихся на нѣсколько тысячъ миль.

«Фактически и цифрами я могу выяснить дѣйствительныя общественныя и жизненныя послѣдствія, какія заключаются для нашей націи въ предосторожностяхъ для обезпеченія, на случай морской войны, свободы и безопасности морскихъ путей. Тогда общество не сочтетъ за преувеличеніе, если мы скажемъ, что потеря всей англійской арміи на сухопутномъ театрѣ войны не произведетъ для Великобританіи той катастрофы, какая непремѣнно случится отъ потери даже одного изъ главныхъ морскихъ путей привоза. Въ первомъ случаѣ произойдетъ пониженіе фондовъ и нравственная скорбь, а во второмъ, кромѣ того, будетъ еще физическое страданіе отъ повышенія цѣны на хлѣбъ. Насильственное уменьшеніе *привоза* хлѣба и сырья и *вывоза* мануфактурныхъ издѣлій—вызоветъ вопль милліоннаго обездоленнаго населенія, потребующаго хлѣба, котораго нельзя будетъ дать, и работы, которой нельзя будетъ достать. Своими выводами, я въ состояніи доказать большинству англичанъ, отстаивающихъ теорію сухопутной обороны Великобританіи съ ея колоніями, что они совершенно не представляютъ себѣ той ужасной картины, невольными зрителями которой приведется имъ быть, въ случаѣ войны Англіи хотя бы съ одною изъ морскихъ державъ. Только избраннымъ мною фактическимъ способомъ и при взглядѣ на составленную карту крейсерской войны, возможно доказать всю ошибочность господствующаго теперь мнѣнія, что будто бы достаточно выслать на просторъ океановъ нѣсколько сильныхъ броненосцевъ, чтобы затѣмъ намъ уже не безпокоиться болѣе за безопасность и свободу морскихъ путей сообщенія».

Приведенной выписки изъ послѣднихъ статистическихъ работъ извѣстнаго англійскаго спеціалиста—моряка, будетъ слишкомъ достаточно, чтобы въ стратегическомъ отношеніи доказать—*какую грозную и могучую силу должна представлять крейсерская война въ случаѣ открытія непріязненныхъ дѣйствій противъ каждой изъ морскихъ державъ вообще и про-*

Digitized by Google

тивъ Англіи—въ особенности. Нѣкоторые совершенно справедливо сравниваютъ крейсерскую войну въ океанахъ съ идеею партизанской войны на сушѣ, такъ какъ послѣдняя имѣетъ главнѣйшимъ назначеніемъ: *дѣйствовать на сообщенія непріятельской арміи, съ цѣлью лишенія противника средствъ для борьбы и паралиэаціи всѣхъ жизненныхъ отправленій непріятельской арміи.* Слѣдовательно, въ этихъ обоихъ способахъ войны—какъ на морѣ, такъ и на сушѣ—при искуствѣ, ловкости и находчивости военноначальниковъ, могутъ получиться очень важные результаты: матеріальные, нравственные, политическіе и чисто-стратегическіе.

При такой общей постановкѣ вопроса о крейсерской войнѣ, очевидно, никто не можетъ оспаривать права и у Россіи пользоваться военными крейсерами при дипломатическомъ разрывѣ съ какою либо изъ иностранныхъ морскихъ державъ. Напротивъ, историческіе факты показываютъ, что, если единичныя дѣйствія американскихъ крейсеровъ во время междуусобной войны поставили этотъ вопросъ на современную точку зрѣнія, то, изъ европейскихъ государствъ, Россія была первою, которая, силою политическихъ обстоятельствъ 1863 года, воспользовалась идеею крейсерской войны въ наиболѣе грозныхъ и широкихъ размѣрахъ. Но, съ другой стороны, тѣ же факты подтверждаютъ, что осуществленіе этой идеи будетъ каждый разъ все болѣе и болѣе осложняться для Россіи, во первыхъ по географическимъ, политическимъ и финансовымъ обстоятельствамъ, и во вторыхъ — *неимѣніемъ колоній и морскихъ станцій*, безъ помощи которыхъ невозможно обходиться крейсерамъ.

Принимая во вниманіе какъ эти обстоятельства, такъ и полную неопредѣленность времени, когда Россія будетъ въ состояніи свободно располагать для своего флота выходами въ океаны изъ Балтійскаго и Чернаго морей, мы можемъ пока гордиться тѣмъ великимъ историческимъ счастьемъ, что именно русскимъ крейсерскимъ эскадрамъ, съ начертанными программами для крейсерской войны, привелось сосредоточиться въ 1863 году у противоположныхъ береговъ Сѣверной Америки, омываемыхъ двумя великими океанами. Не смотря на

Digitized by Google

огромное отдѣлявшее объ эскадры разстояніе, русскіе моряки, противъ всякихъ ожиданій, были встрѣчаемы по всему материку, объятому пламенемъ междуусобной кровавой войны, самыми радушными пріемами и заявленіями братскихъ чувствъ дружбы всего американскаго народа. Сначала это могло казаться неестественнымъ и неискреннимъ, но вскорѣ же выяснилось, что американцы, братаясь съ русскими, указывали одновременно—по политическому совпаденію обстоятельствъ, на общаго врага—Англію, которая, своими неблаговидными поступками, несправедливостями и торгашескимъ эгоизмомъ, пріобрѣла на долго вражду американскаго народа, ожидающаго въ свою очередь удобной минуты, чтобы нанести возможный вредъ англійскому морскому владычеству и торговымъ интересамъ. Отплачивая американцамъ въ Кронштадтѣ, въ 1866 году, за ихъ гостепріимный пріемъ нашимъ хлѣбосольствомъ, русскіе моряки заслужили историческую благодарность со стороны своего народа за ту братскую дружбу, какую мы съумѣли пріобрѣсти въ Сѣверной Америкѣ и перенести въ Россію.

Теперь можно сказать почти съ увѣренностью, что, не заручившись предварительно этою дружбою и взаимною симпатіею, едвали увѣнчалась бы успѣхомъ русская военно-морская экспедиція въ Сѣверную Америку въ 1878 году, для снаряженія тамъ военныхъ крейсеровъ. Извѣстно, что наша послѣдняя война съ Турціею и напряженное состояніе политическихъ дѣлъ въ Европѣ, въ періодъ времени отъ Санъ-Стефанскаго договора до заключенія Берлинскаго трактата въ 1878 году, потребовали отъ нашего правительства принятія мѣръ для огражденія Россіи и русскихъ интересовъ отъ наступательной политики Великобританіи. Въ ряду этихъ мѣръ, на Морское Министерство была возложена трудная задача—озаботиться, по примѣру 1863 года, снаряженіемъ и высылкою въ океаны возможно большаго числа крейсеровъ. А такъ какъ въ зиму 1877—78 гг. мы имѣли въ заграничномъ плаваніи лишь небольшое число станціонеровъ и для практическаго плаванія очередныхъ судовъ и не могли, по времени года и климатическимъ условіямъ, отправить изъ Балтики ни одного

Digitized by Google

военнаго судна, то такое стеченіе неблагопріятныхъ обстоятельствъ побудило выслать изъ Кронштадта въ Сѣверную Америку особую экспедицію изъ морскихъ командъ, чтобы пріобрѣсти тамъ крейсерскія суда, снарядить и приспособить ихъ для крейсерской службы и выслать въ океанъ. Но внезапное появленіе раннею весною въ Америкѣ большой массы русскихъ моряковъ вызвало всеобщее изумленіе, возбудило въ печати и обществѣ самыя горячія пренія и споры по вопросамъ международнаго права—за и противъ экспедиціи, снаряженія крейсеровъ и проч. Благодаря только находчивости, энергіи и знанію своего дѣла начальника экспедиціи и нашихъ офицеровъ, это неопредѣленное и возбужденное состояніе продолжалось не долго. Прежде всего необходимо было поставить на чужбинѣ всю экспедицію на почву законности и международнаго права, что и удалось сдѣлать, во первыхъ—по сочувствію американцевъ цѣлямъ экспедиціи и во вторыхъ—благодаря благопріятнымъ ей толкованіямъ наиболѣе авторитетныхъ людей въ Сѣверной Америкѣ по международному праву. По внесеніи же въ конгрессъ вопроса о русской экспедиціи, американская печать и общество уже начали говорить о несомнѣнномъ правѣ русскихъ снаряжать суда въ Америкѣ, и только тогда наши моряки могли приняться спокойно за выполненіе возложеннаго на нихъ порученія, результатомъ котораго было быстрое сооруженіе четырехъ своеобразныхъ крейсеровъ, при чемъ американская образцовая техника сочеталась столь удачно съ русскимъ военно-морскимъ знаніемъ и широкимъ пониманіемъ современнаго значенія крейсерской войны.

За тѣмъ, съ 1878 года и до настоящаго времени, мы не имѣли непосредственныхъ сношеній съ Сѣверною Америкою для дальнѣйшей разработки вопросовъ, тѣсно связанныхъ съ крейсерскою войною. Тѣмъ не менѣе, слѣдуя въ послѣднее время за развитіемъ военно-морскаго дѣла въ иностранныхъ государствахъ, мы находимъ большую тожественность въ направленіи дѣятельности Морскаго Министерства въ Россіи и Соединенныхъ Штатахъ. Такъ, оглянувшись на періодъ послѣднихъ двадцати лѣтъ, мы видимъ, что американцы, послѣ

Digitized by Google

междуусобной войны, ограничились въ дѣлѣ сооруженія броненоснаго флота только содержаніемъ въ боевой исправности тѣхъ броненосцевъ, которые были построены по усовершенствованнымъ чертежамъ для прибрежной обороны. Въ помощь къ этому оборонительному броненосному флоту, они разработали обширную систему прибрежной минной обороны, расчитывая при этомъ на быстрое и обезпеченное содѣйствіе частной промышленности и судостроителей—на случай экстренной постройки флотиліи миноносокъ по лучшимъ типамъ и чертежамъ. Въ послѣдніе же годы американцы направили усиленную дѣятельность на сооруженіе *крейсерскаго флота*, начавъ съ постройки нѣсколькихъ крейсеровъ изъ желѣза и стали и отказавшись на этотъ разъ отъ дерева—долго любимаго ими матеріала въ военномъ судостроеніи. Такихъ крейсеровъ, по лучшимъ типамъ, американцы намѣрены соорудить до 70-ти въ теченіи десяти лѣтъ.

Такая программа военно-морской дѣятельности въ Сѣверной Америкѣ, очевидно, имѣетъ много общаго съ направленіемъ дѣятельности нашего Морскаго Министерства. Эту однородность программъ и взглядовъ по военно-морскому дѣлу никакъ нельзя приписать случайному совпаденію. Неопровержимое объясненіе этого факта—главнѣйшимъ образомъ—заключается въ томъ, что американцы, не менѣе европейцевъ, сознали современное значеніе крейсерской войны, какъ могучаго и грознаго средства для борьбы съ болѣе сильными морскими державами. Сѣверная Америка, омываемая двумя обширными океанами, въ которыхъ существуютъ ея колоніи и морскія станціи, имѣетъ по своему географическому положенію громаднѣйшее значеніе не только для всемірной торговли, но и какъ *стратегическая база для крейсерской войны*. На общей картѣ всего свѣта видно, что къ берегамъ одной Сѣверной Америки прилегаютъ съ обоихъ океановъ шесть стратегическихъ пунктовъ, по три съ каждой стороны, а именно: по одному у каждой оконечности двухъ желѣзныхъ дорогъ, пересѣкающихъ материкъ отъ Атлантики до Тихаго океана, по одному около Вестъ-Индіи и за Панамскимъ перешейкомъ. По окончаніи же Панамскаго канала (предполагается къ

*

Digitized by Google

открытію въ 1888 году), долженъ совершиться въ направленіи всемірнаго торговаго движенія тотъ переворотъ, о значеніи котораго даже трудно судить въ настоящее время. Но, по отношенію къ обсуждаемому нами вопросу, это міровое событіе уже теперь позволяетъ сказать съ увѣренностью, во первыхъ, что тогда будетъ быстро осуществляться пророческое предсказаніе для Тихаго океана, какъ *о Средиземномъ морѣ будущаго*, и во вторыхъ, стратегическое значеніе Сѣверной Америки для крейсерской войны возрастетъ въ громадной степени. Само собою разумѣется, что предвидѣніе грядущихъ событій въ ближайшемъ будущемъ имѣло не малое значеніе на рѣшимость американцевъ нынѣ же приступить къ сооруженію современныхъ крейсеровъ.

Пав. Мордовинъ.

Digitized by Google

[illegible] причина этому вѣроятно та, что мягкая сталь, приготовленная основнымъ способомъ, по строенію и свойствамъ весьма близко подходитъ къ сварному желѣзу.

Главное затрудненіе полученія чистаго листа заключается въ присутствіи въ литыхъ болванкахъ, съ ихъ поверхности, многочисленныхъ пузырей. Эти пузыри, если болванку не варятъ, даютъ болѣе или менѣе значительные пороки на поверхности листа. Наконецъ, въ поверхностныя пустоты могутъ попасть кусочки шлака или влажность, которая окисляетъ металлъ. При прокаткѣ подобныхъ болванокъ часто замѣчаются на готовыхъ листахъ впадины, неправильно разбросанныя на поверхности листовъ.

Digitized by Google

Для уничтоженія подобныхъ недостатковъ имѣются въ распоряженіи слѣдующія средства:

1) Прессованіе жидкой стали подъ гидравлическимъ прессомъ для уничтоженія пузырей и прибыльной части.

2) Проковка болванокъ до прокатки ихъ въ листы.

3) Нагрѣваніе болванокъ, до прокатки ихъ, до легкаго вара.

Прессованіе стали весьма прекрасный способъ для уничтоженія пузырей и прибыльной части, но къ сожалѣнію первоначальное устройство пресса, обходится весьма дорого; лишь большіе заводы могутъ обзаводиться прессомъ Витворта.

На Обуховскомъ сталелитейномъ заводѣ, въ Петербургѣ, уже нѣсколько лѣтъ успѣшно работаетъ прессъ Витворта. Прессуются болванки для разныхъ подѣлокъ, преимущественно для орудій средняго калибра. Для орудійныхъ колецъ самыхъ разнообразныхъ калибровъ болванки прессуются, какъ сплошныя, такъ и съ внутреннею пустотою. Послѣднія разрѣзываются на станкѣ и окончательно отдѣлываются, разводкою ихъ, подъ паровымъ молотомъ.

Особенно выгодно прессовать инструментальную сталь, которая при отливкѣ въ обыкновенныя изложницы даетъ часто прибыль, равную половинѣ высоты болванки, которую приходится отбрасывать. При прессованіи почти вся болванка идетъ въ дѣло.

На Обуховскомъ заводѣ прессуется какъ тигельная, такъ и сименсъ-мартеновская сталь. На сколько улучшаетъ качество металла прессованіе, показываетъ прилагаемая таблица; не прессованная сталь съ такимъ содержаніемъ углерода никогда не дастъ такого процента удлиненія, какое получилось при испытаніи прессованной стали. Наконецъ, хорошо спрессованная болванка почти не имѣетъ усадки.

Таблица I.

Сименсъ-мартеновская сталь, *прессованная*. Углерода 0,50%. Испытанные обращики отрѣзывались отъ разведенныхъ колецъ, назначенныхъ для орудій.

Digitized by Google

Въ заключеніе слѣдуетъ замѣтить, что трещины часто наблюдаемыя въ литыхъ болванкахъ не попадаются въ прессованныхъ, которыя постепенно сжимаясь подъ давленіемъ пресса, постепенно и охлаждаются.

Ковка болванокъ весьма хорошее средство для уничтоженія поверхностныхъ пузырей, особенно если она производится надъ только что отлитыми болванками, когда пузыри еще не успѣли окислиться. Болванки, идущія въ прокатку на *котельные листы*, непремѣнно слѣдуетъ предварительно проковывать. Этимъ путемъ гарантируется прочность листовъ и меньшій процентъ брака ихъ, при сдачѣ.

Digitized by Google

Варка стали. Если нельзя ковать болванку, по неимѣнію средствъ, лучше всего дать ей до прокатки легкій варъ. Поверхность болванки покрываютъ небольшимъ слоемъ сварочнаго песку. Песокъ, соединяясь съ окалиною, очищаетъ поверхность болванки. Выгораніе углерода весьма незначительно, а именно 0,2—0,3%. Особенною способностью свариваться обладаетъ основная сталь. Она въ этомъ случаѣ имѣетъ свойства мягкаго желѣза хорошихъ качествъ. Обуховская мартеновская сталь, съ содержаніемъ 0,17—0,22% углерода, сваривается очень хорошо.

Выше мы замѣтили, что некованныя болванки, при прокаткѣ ихъ въ листы, даютъ иногда листы съ выбоинками. Правилами, принятыми во флотѣ, требуется, чтобы выбоинъ на листахъ было не болѣе одной, на 10 кв. футовъ листа, а глубиною выбоины ограничиваются $^1/_{32}$ дюйма.

Для котловъ не слѣдуетъ употреблять въ дѣло листовъ съ выбоинами, а именно для топокъ и внутреннихъ частей, но для наружныхъ частей котла и для судостроенія, мы полагаемъ, что возможно употребленіе листовъ съ болѣе значительнымъ количествомъ выбоинъ, чѣмъ на то согласно морское вѣдомство. На прочность листовъ выбоины имѣютъ мало вліянія, особенно въ листахъ, толщиною $^3/_8$ д. и толще. Листъ дѣйствительно для глазъ имѣетъ некрасивый видъ, но вѣдь послѣ вставки на мѣсто листы обыкновенно красятся. Мы имѣли случай испытывать нѣсколько обращиковъ совершенно рябыхъ листовъ; на пробныхъ пластинахъ (15 д. длиною и 4 д. шириною), отрѣзанныхъ отъ листовъ, находилось до 15—20 выбоинъ, четверть которыхъ были глубиною $^1/_{32}$ д.

Испытанные бруски дали слѣдующіе результаты:

Абсолютное сопротивленіе (на кв. дюйм.).	Удлиненіе (на 8 дюймъ).
30 тоннъ	20%
29 —	22
30 —	21
28 —	22,5
27 —	23
27 —	23,5.

Digitized by Google

Другое дѣло докатка листа при темномъ нагрѣвѣ. Сталь можетъ быть отличныхъ качествъ, но докатанная при темномъ нагрѣвѣ, дѣлается весьма хрупкою. И это наблюдается не только со сталью, но и съ лучшими сортами желѣза.

Но достаточно подобный листъ нагрѣть до краснаго каленія и медленно остудить, лучше въ золѣ, и въ немъ возстановятся всѣ его хорошія качества.

Прессованіе жидкой стали.

При составленіи настоящей статьи мы пользовались чрезвычайно интересною рѣчью англійскаго металлурга д-ра Перси,

Digitized by Google

недавно избраннаго президентомъ лондонскаго общества «Iron and Steel Institute».

Перси, между прочимъ, касается весьма интереснаго предмета, а именно прессованія жидкой стали подъ сильнымъ давленіемъ. Давно уже подвергали расплавленную мѣдь, а также стекло прессованію, конечно подъ гораздо меньшимъ давленіемъ, чѣмъ то требуется для стали. Мѣдь и стекло прессовали для полученія болѣе плотной массы, чтобы избавиться отъ газовыхъ пузырей, столь вредно вліяющихъ на структуру металла.

Sir Joseph Whitworth былъ первымъ изъ заводчиковъ, который практически выполнилъ задачу прессованія жидкой стали подъ гидравлическимъ давленіемъ для уничтоженія газовыхъ пузырей и для уплотненія самой стали.

Перси говоритъ, что кажется существуетъ только одно объясненіе причины уничтоженія пузырей давленіемъ, а именно что давленіе, приложенное на поверхность жидкой стали, заставляетъ газы, образующіе пустоты въ металлѣ, снова растворяться, или поглощаться сталью.

Это явленіе аналогично съ водою, насыщенною углекислотою и находящеюся подъ давленіемъ. Въ этомъ случаѣ газъ не выдѣляется изъ воды.

Если не принимать во вниманіе поглощеніе газовъ жидкою сталью подъ давленіемъ, то нельзя удовлетворительно объяснить фактъ полученія болѣе плотныхъ болванокъ прессованіемъ. Давленіемъ нельзя *выдавить* газовые пузыри, вслѣдствіе закона равномѣрности давленія въ жидкости. Положеніе газоваго пузыря не измѣнится отъ приложеннаго давленія, онъ только можетъ уменьшиться въ размѣрѣ и то при весьма большихъ давленіяхъ. Слѣдовательно, вѣрнѣе всего, что уничтоженіе пузырей въ прессованныхъ болванкахъ зависитъ отъ химическихъ причинъ, а именно вслѣдствіе окклюзіи газовъ.

Многіе полагали, что удѣльный вѣсъ прессованной болванки стали гораздо больше непрессованной болванки. Но прямые опыты Перси показываютъ, что удѣльные вѣсы весьма мало разнятся. При одномъ опытѣ удѣльный вѣсъ прессованной болванки былъ 7,8483, а непрессованной 7,8387.

Digitized by Google

При ковкѣ холоднаго металла, свободнаго отъ значительныхъ внутреннихъ пустотъ, замѣчается уменьшеніе удѣльнаго вѣса. Но при ковкѣ нагрѣтаго металла, благодаря уменьшенію и *свариванію* внутреннихъ пустотъ, бываетъ часто увеличеніе удѣльнаго вѣса обработываемаго металла, особенно если ковку окончатъ при началѣ остыванія металла.

Нѣкоторыя наблюденія прямо показываютъ, что свариваніе *частицъ* металла происходитъ при треніи или сдавливаніи ихъ, при гораздо болѣе низкой температурѣ, нежели то потребуется для сварки, напримѣръ, двухъ полосъ стали обыкновеннымъ путемъ. При ударахъ пароваго молота, или при давленіи пресса, между частицами металла вступаетъ въ дѣйствіе треніе, результатомъ чего является свариваніе частицъ. Эти явленія значительно могутъ облегчить объясненіе рода дѣйствій при прессованіи способомъ Витворта.

Три года тому назадъ появился способъ закалки стали, заключающійся въ слѣдующемъ: болванка, или обработанная изъ стали вещь, нагрѣвается до краснаго каленія, помѣщается въ одинаковую съ нею по размѣрамъ коробку и подвергается въ ней большому гидравлическому давленію, а именно до 15 тоннъ на квадратный дюймъ. Давленіе прекращаютъ только послѣ окончательнаго остыванія металла.

Такимъ образомъ полученный металлъ, смотря по силѣ приложеннаго давленія, обладаетъ тою или другою степенью закалки, но вмѣстѣ съ тѣмъ и вязокъ.

Новаго въ этомъ способѣ ничего нѣтъ и онъ есть только видоизмѣненіе процесса Витворта; скорѣе вторая половина процесса, когда сгустѣвшая, постепенно охлаждающаяся болванка всетаки подвержена давленію.

Въ какомъ видѣ находится углеродъ въ стали, вопросъ до сихъ поръ окончательно неразрѣшенный и требующій еще многихъ изысканій. Наиболѣе интересные опыты въ этомъ направленіи были произведены химикомъ Вуличскаго арсенала Sir Fred. Abel. Онъ пришелъ къ слѣдующимъ заключеніямъ:

Въ закаленной стали углеродъ заключается въ томъ же видѣ, какъ и въ расплавленной стали, то есть въ видѣ тѣсно связанной механической примѣси.

Digitized by Google

Въ закаленной и прессованной стали Абель нашелъ только ничтожное количество желѣзнаго карбида, опредѣленнаго состава (Fe^3C), состоящаго изъ 93,33% желѣза и 6,67% углерода.

Въ отожженной стали углеродъ заключается почти исключительно въ видѣ карбида. Въ отпущенной стали углеродъ заключается только частью въ видѣ карбида; количественное присутствіе его зависитъ, отъ той или другой степени закалки и послѣдующаго за этою операціею отпуска.

Для приготовленія пушекъ важно имѣть сталь, выдерживающую хорошо, безъ ущерба для своихъ качествъ, внезапное приложеніе растягивающихъ усилій. Пушечная прессованная сталь именно обладаетъ этими качествами. Перси имѣетъ изъ этой стали пустотѣлый цилиндръ, приготовленный на заводѣ Витворта.

Цилиндръ 8 д. длиною и 0,8 д. внутренняго діаметра; толщина стѣнокъ 0,2 д. Онъ испытывалъ его слѣдующимъ образомъ: въ цилиндръ вводились разные заряды пороха, которые воспламенялись предварительно закрывъ оба конца цилиндра.

Отъ этого опыта цилиндръ постепенно расширялся къ серединѣ; наружный діаметръ его, въ широкой части, оказался равнымъ 1,6 д. Никакихъ трещинъ нельзя было замѣтить. Изъ этого можно заключить, что сталь Витворта обладаетъ драгоцѣнными для орудій качествами.

Перси видѣлъ самый процессъ Витворта, на заводѣ изобрѣтателя, куда удается попасть лишь весьма немногимъ. Вѣсъ отлитой болванки былъ около 500 пудовъ; давленіе равнялось почти 7 тоннамъ на квадратный дюймъ.

На заводѣ Круппа пробовали прессовать жидкую сталь, закрывая изложницу крышкою и проводя въ нее трубку отъ резервуара съ нагрѣваемою до 190° Цельсія жидкою углекислотою. Давленіе производимое, въ этомъ случаѣ, на сталь, равняется почти 800 атмосферамъ или немного болѣе 5 тоннъ на квадратный дюймъ. Говорятъ, впрочемъ, что новый способъ не оправдалъ ожиданій и что онъ оставленъ.

Самый цѣлесообразный способъ прессованія, есть способъ Витворта, дающій лучшій металлъ для изготовленія орудій,

Digitized by Google

чему служитъ доказательствомъ Вуличскій арсеналъ, который для изготовленія орудій употребляетъ исключительно только прессованную сталь Витворта. Къ этому арсеналъ пришелъ послѣ многочисленныхъ испытаній стали другихъ лучшихъ заводовъ.

С. Керкъ.

Digitized by Google

Digitized by Google

РУССКІЙ ФЛОТЪ НА ЧЕРНОМЪ МОРѢ (*).

ГЛАВА IV.

Дѣйствія Донской и Днѣпровской флотилій во время Турецкой войны, въ царствованіе Анны Іоанновны. (1736—1740).

Между тѣмъ, всѣ сношенія Россіи съ Турціею, обращавшіеся около дѣлъ восточныхъ и преимущественно персидскихъ и крымскихъ, съ 1733 года еще болѣе усложнились дѣлами польскими, такъ какъ Турція, обязанная по договору охранять цѣлость Польши, не могла не вмѣшиваться въ дѣйствія Россіи по вопросу о замѣщеніи польскаго престола. Въ тоже время постоянные набѣги крымскаго хана на южные области Россіи, вынуждали прибѣгнуть, для прекращенія ихъ, къ силѣ оружія, тѣмъ болѣе что Турція, видимо потворствовавшая дѣйствіямъ хана, не смотря на всѣ представленія Россіи по этому вопросу, оставалась въ бездѣйствіи, отговариваясь тѣмъ, что она ничего не можетъ сдѣлать съ ханомъ и даже неоднократно давала понять, что Россія и сама можетъ расправиться съ татарами.

Чтобы ослабить силы Турціи, въ 1733 году былъ посланъ въ Персію чрезвычайнымъ посланникомъ князь Сергѣй Дмитріевичъ Голицынъ, которому было приказано употребить всѣ усилія, чтобы помѣшать заключенію мира между Персіею и Турціею, что ему и удалось, хотя и съ большими пожертвованіями, такъ какъ въ Декабрѣ 1734 года, когда ханъ уже заключилъ съ турками миръ и только дожидался ратификаціи

(*) См. № 9 «М. Сб.» 1885 г.

Digitized by Google

его въ Константинополѣ, Голицынъ объявилъ ему, что если онъ будетъ продолжать войну съ турками, то императрица согласна возвратить ему персидскіе города, находившіеся въ русскомъ владѣніи. Ханъ съ радостью согласился и по заключеніи съ Персіею окончательнаго договора, Голицынъ возвратился въ Россію и вслѣдъ затѣмъ русскія войска очистили Баку, Дербентъ и крѣпость Св. Креста.

Какъ ни важно было для Россіи, въ интересахъ успѣха предстоящей войны съ Турціею, обезпечить себя со стороны Персіи, тѣмъ не менѣе было тяжело уступать ей провинціи, завоеванные Петромъ Великимъ и Россія желала вознаградить себя за эти уступки пріобрѣтеніями со стороны Турціи, при чемъ надежда на возвращеніе Азова и прочное утвержденіе на берегахъ Чернаго моря являлось главною цѣлью предстоящей кампаніи.

23 іюля 1735 года фельдмаршалъ графъ Минихъ, назначенный главнокомандующимъ крымскою арміею, получилъ отъ кабинетъ-министра увѣдомленіе, что императрица желаетъ, чтобы нынѣшнею-же весною онъ предпринялъ осаду Азова, для предупрежденія турокъ, которые,—по полученнымъ свѣдѣніямъ,—намѣревались будущею весною наступить на Россію.

Въ августѣ 1735 года Минихъ прибылъ въ Новопавловскъ но такъ какъ осаду Азова было рѣшено отложить до будущей весны ([66]), то, поручивъ главную команду надъ Донскою Экспедиціею генералу Левашову ([67]), онъ въ сентябрѣ отправился въ Полтаву, чтобы распорядиться отправленіемъ въ Крымъ корпуса генералъ-лейтенанта Леонтьева ([68]).

Возвратимся теперь къ Тавровскому адмиралтейству, дѣятельность котораго, въ виду предстоящей кампаніи, естественно должна была значительно оживиться.

Бредаль прибылъ въ Павловскъ 2 Ноября ([69]) и тотчасъ же отправился въ Острогожскъ, для личнаго свиданія и совѣ-

---

([66]) Соловьевъ Ист. Россіи т. XX.

([67]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1736 г. № 2).

([68]) Соловьевъ Ист. Россіи т. XX.

([69]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1735 г. № 4397).

Digitized by Google

щанія съ генераломъ Левашовымъ, поручивъ, на время своего отсутствія, управленіе Тавровскимъ адмиралтействомъ тамошней конторѣ, учрежденной согласно вновь изданнымъ штатамъ,—для присутствія въ которой онъ назначилъ капитановъ Коробина и Росселіуса, коммисара Буйнакова и галернаго мастера Алатчанинова ([70]).

Въ послѣдствіи, за отбытіемъ Росселіуса подъ Азовъ съ галерами, на его мѣсто былъ назначенъ капитанъ Лебядниковъ ([71]).

Однимъ изъ первыхъ дѣйствій Бредаля было ходатайство объ увеличеніи денежныхъ средствъ Тавровскаго адмиралтейства. Еще въ 1734 году Змаевичъ возбуждалъ этотъ вопросъ и представлялъ коллегіи, что денегъ отпускавшихся для Тавровскаго адмиралтейства—съ Воронежской провинціи 16 000 руб. и Елецкой 700 руб., было крайне недостаточно и коллегія, журналомъ 9 января 1735 года, опредѣлила сверхъ указанныхъ 16 700 рублей отпускать еще съ Тамбовской провинціи 14 980 руб., съ Переяславско-рязанской 10 000 руб., и съ Шацкой 12 006 рублей, такъ что всего на Тавровское адмиралтейство уже должно было отпускаться 59 986 рублей ([72]). Теперь же, по представленію Бредаля, сумма эта была еще увеличена, а именно, въ февралѣ 1736 года, коллегія постановила отпускать еще съ Кіевской провинціи 8000 руб., съ Пензенской 10 000 рублей, съ Алатырской 11 414 руб., съ Арзамасской 11 386 руб., и съ Бѣлогородской 23 720 рублей, что вмѣстѣ съ прежде отпускавшимися, уже составляло 124 506 рублей въ годъ ([73]).

По представленію Бредаля о недостающемъ числѣ разныхъ чиновъ для полнаго укомплектованія всѣхъ судовъ флотиліи и о назначеніи для гребли на галеры и каики 7680 человѣкъ сухопутныхъ солдатъ, было ему приказано требовать сухо-

---

([70]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1736 г. № 2).

([71]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1736 г. 130).

([72]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1735 г. № 81).

([73]) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1736 г. № 480).

Digitized by Google

путныхъ солдатъ отъ графа Миниха (74), а изъ Петербурга было отправлено къ нему 798 человѣкъ разныхъ чиновъ при двухъ лейтенантахъ, Акинфіевѣ и Болтинѣ, и подъ главнымъ начальствомъ перваго морскаго полка маіора Карабанова (75). Въ это число вошли и 141 человѣкъ, посылавшіеся собственно для смѣны матросовъ и солдатъ изъ черемисовъ, татаръ, чувашей и вотяковъ, которыхъ Бредаль, по причинѣ ихъ «бусурманской вѣры» находилъ «лучше перемѣнить» (76). Карабанову было приказано, доставивъ людей въ Тавровъ, передать ихъ, а также и лейтенанта Болтина, въ вѣдѣніе Бредаля, а самому съ лейтенантомъ Акинфіевымъ, взявъ всѣхъ иновѣрцевъ, привести ихъ въ Петербургъ подъ строгимъ присмотромъ (77).

Хотя осада Азова, какъ уже было указано, и была отложена до весны 1736 года, но въ концѣ 1735 года корпусъ генералъ-лейтенанта Леонтьева, въ составѣ 39795 человѣкъ регулярнаго и иррегулярнаго войска, двинулся въ Крымъ. Выступивъ 1 октября отъ рѣки Орели и достигнувъ 7 октября рѣчки Осакаровки, Леонтьевъ выжегъ нѣсколько ауловъ, перебилъ болѣе 1000 человѣкъ татаръ и захватилъ слишкомъ 2000 штукъ рогатаго скота, 95 лошадей и 47 верблюдовъ. Этимъ и окончился походъ. Наступившіе дожди, а потомъ снѣгъ и сильные морозы, заставили Леонтьева 16 октября собрать въ урочищѣ Горскія воды военный совѣтъ, на которомъ было рѣшено возвратиться назадъ, тѣмъ болѣе, что при войскѣ уже пало до 3000 лошадей, а до Перекопа оставалось еще по крайней мѣрѣ десять дней пути по безлѣсной и безводной мѣстности.

Не смотря на этотъ походъ, а также на приготовленія къ осадѣ Азова и къ болѣе серіозному движенію въ Крымъ, еще въ началѣ 1736 года, Россія хотѣла дать видъ, что она ведетъ войну только противъ крымскихъ татаръ; формальнаго

---

(74) Арх. Мор. Мин. (Высочайшія повелѣнія 1736 г.).
(75) Арх. Мор Мин. (Журн. адм. колл. 1736 г. № 831).
(76) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1736 г. № 741).
(77) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1736 г. № 831).

Digitized by Google

разрыва съ Турціею еще небыло и турки, готовясь къ предстоящей войнѣ въ тоже время употребили всѣ усилія къ миролюбивому окончанію дѣла. Но русскій резидентъ въ Константинополѣ—Вишняковъ доносилъ императрицѣ, что «теперь самое полезное время не только къ сломленію звѣрской гордости, но и къ окончательному ниспроверженію всего этого беззаконнаго сонмища. Хотя я малая и недостойная жертва, но для славы Вашего Величества и спокойствія отечества, готовъ истину представленнаго мною запечатлѣть моею кровію, лишь бы Всевышній сподобилъ начать дѣло. Ничто не препятствуетъ, всѣ страхомъ поражены, Ваше Величество законно владѣетъ сердцами всѣхъ добрыхъ христіанъ находящихся подъ игомъ издыхающаго варварства».

Такимъ образомъ кампанія была рѣшена и въ мартѣ 1736 года Минихъ лично началъ осаду Азова, но затѣмъ, когда Каланчи и укрѣпленіе Лютикъ были взяты, онъ поручилъ окончаніе дѣла генералу Левашову, а самъ отправился въ городъ Царицынку, гдѣ собиралась армія, предназначавшаяся для движенія въ Крымъ.

14 апрѣля, уже находясь въ Царицынкѣ, Минихъ писалъ императрицѣ: «Хотя капитанъ-паша изъ Царьграда къ Азову и отправленъ и туда прибудетъ, только надѣюсь, что онъ будетъ свидѣтелемъ, а не помощникомъ городу, какъ французы при Данцигѣ, ибо Азовъ отъ 5 апрѣля, по диспозиціи моей, кругомъ, какъ сухимъ путемъ, такъ и водою, уже осажденъ и никакой помощи получить не можетъ, а наши войска съ верхняго Дона ежедневно прибавляются, артиллеріи съ излишествомъ вскорѣ прибудетъ, также и морскія суда 15 галеръ и 9 прамовъ. Я бы желалъ, чтобы Турецкаго войска было по больше туда отправлено, ибо черезъ это силы непріятеля раздѣлились бы, для крымской экспедиціи не малая польза, а туркамъ напрасный убытокъ. На помощь Крыму большаго турецкаго войска придти не можетъ, ибо отправленіе водою требуетъ большаго транспорта, котораго скоро сдѣлать нельзя, а на сухомъ пути предстоятъ четыре переправы черезъ большія рѣки—Дунай, Днѣстръ, Бугъ и Днѣпръ, и турки должны будутъ пройдти почти двойное разстояніе

*

Digitized by Google

противъ нашего. Что Порта хочетъ избѣгать съ нами сраженій и вести оборонительную войну, это намъ выгодно, потому что развязываетъ намъ руки противъ татарскихъ ордъ. Что касается азовскихъ подкоповъ и минъ, то прошу Ваше Величество положиться въ этомъ на мое попеченіе и искуство въ инженерномъ дѣлѣ. Крѣпко надѣюсь, что какъ скоро осадная артиллерія подъ Азовъ прибудетъ, то городъ вскорѣ сдастся, сопротивленіе не можетъ продолжаться далѣе 15-го мая, послѣ чего можно будетъ съ Дону отъ 15 до 16000 человѣкъ подлѣ берега Чернаго моря прямою дорогою отправить въ Крымъ; это войско въ половинѣ іюня соединится въ Крыму съ главною арміею; къ этому же времени должны подойти и тѣ полки, которые идутъ изъ Польши и Богеміи и нанесутъ туркамъ большій вредъ. Татарамъ не должно давать времени и потому спѣшу съ Крымскою экспедиціею».

17 апрѣля въ Царицынку прибылъ фельдмаршалъ Ласси и послѣ конференціи съ Минихомъ было рѣшено ему на другой же день ѣхать къ Азову и принять отъ генерала Левашова главное начальствованіе надъ находившимися тамъ войсками, а Миниху съ Днѣпровскою арміею немедленно выступить въ Крымъ ([78]).

Между тѣмъ и вновь построенная флотилія начала спускаться къ мѣсту военныхъ дѣйствій.

13 апрѣля Бредаль на галерѣ «Пріятельной» отправился къ Азову. Обогнавъ по дорогѣ спускавшіяся внизъ по Дону суда, еще ранѣе тронувшіяся въ путь, и подтвердивъ командирамъ о скорѣйшемъ слѣдованіи къ мѣсту назначенія, 9 мая утромъ онъ подошелъ къ Азову, куда въ тотъ же день вечеромъ прибыли еще 10 галеръ. Остальные 4 галеры, по расчету Бредаля, должны были прибыть на другой день утромъ; что же касается до прамовъ, то хотя они также были въ пути и находились уже недалеко отъ Азова, но по причинѣ свѣжихъ противныхъ вѣтровъ не могли успѣвать за галерами, тѣмъ болѣе что на нихъ находилась осадная артиллерія и другіе грузы. Хотя такимъ образомъ они и дѣйстви-

([78]) Соловьевъ Ист. Россіи т. XX. 95.

Digitized by Google

тельно должны были придти нѣсколько позже, и командовавшій ими капитанъ Темъ, доносилъ Бредалю, отъ 20 апрѣля, что онъ съ шестью галерами спѣшилъ какъ можно скорѣе соединиться съ нимъ, но Бредаль всетаки, на другой день по прибытіи къ Азову, т. е. 10 мая, послалъ къ нему курьера съ приказаніемъ слѣдовать къ Азову «со всевозможнымъ своимъ крайнимъ и неусыпнымъ поспѣшеніемъ ([79])».

Въ Петербургѣ были очень недовольны медленнымъ движеніемъ судовъ и по полученіи донесенія Бредаля, въ указѣ отъ 2 іюня, императрица писала ему, что «съ немалымъ удивленіемъ усмотрѣли, что вы токмо съ пятнадцатью галерами къ Азову прибыли, а прочія флоты вашей суда и особливо прамы еще назади остались, а хотя такъ многократными указами о крайнѣйшемъ въ походѣ поспѣшеніи и о благовременныхъ къ тому и пріуготовленіяхъ наиприлежнѣйше подтверждено было» ([80]). Понятно, что не отъ Бредаля зависѣла успѣшность плаванія судовъ его флотиліи, которые подходили по мѣрѣ возможности, такъ что въ половинѣ іюня подъ начальствомъ Бредаля собралось девять прамовъ 44-хъ пушечныхъ, шесть 8-ми пушечныхъ, 35 галеръ, и 29 каикъ, кромѣ ластовыхъ судовъ; морской артиллерійской и адмиралтейской команды, а также и морскихъ солдатъ,—на всѣхъ судахъ было 2 215 человѣкъ, но къ концу осады изъ нихъ было 260 человѣкъ больныхъ и 18 находились въ бѣгахъ ([81]). Сухопутнаго же войска подъ Азовомъ было до 25 000 ([82]).

Первоначально флотилія Бредаля расположилась выше Азова у Каланчи, вблизи сухопутныхъ войскъ, но потомъ, для того чтобы преградить доступъ къ Азову со стороны моря, 6 малыхъ прамовъ, подъ командою лейтенанта Костомарова, были поставлены за Азовомъ, подъ прикрытіемъ построен-

---

([79]) Моск. Арх. Мин. Ин. Дѣлъ (Дѣла бывш. Кабинета 1736 г. № 22).

([80]) Дѣла хранящ. въ залѣ Адм. Совѣта, № 16.

([81]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1736 г. № 2).

([82]) Соловьевъ. Ист. Россіи Т. XX. 101.

Digitized by Google

ныхъ нами батарей,—въ одну линію по фарватеру и лагомъ къ крѣпости ([83]).

12 мая Ласси, замѣтивъ, что на островъ, лежащій противъ Азова между Дономъ и Каланчею,—турки выпускаютъ скотъ и сами выходятъ изъ крѣпости,—приказалъ Бредалю осмотрѣть мѣстность и въ удобныхъ мѣстахъ поставить двѣ галеры для обстрѣливанія острова, а также выбрать и другіе мѣста, гдѣ можно бы было поставить суда для дѣйствія артиллеріею по крѣпости. На другой день Бредаль съ двумя галерами спустился внизъ по Дону, но за узкостью фарватера, по которому двумъ галерамъ вмѣстѣ идти было невозможно,—оставилъ одну изъ нихъ назади, а съ другою приблизился къ Петровскому острову. Не смотря на то, что онъ ясно видѣлъ бродившій по острову скотъ, онъ отогнать его не могъ, такъ какъ для этого нужно было высадиться на берегъ, на что онъ не могъ рѣшиться, потому что съ батарей, находившихся на берегу Дона у самаго вала, турки открыли по его галерѣ сильный огонь. Хотя непріятельскіе выстрѣлы и не приносили галерѣ никакого вреда, но тѣмъ не менѣе Бредаль сознавалъ, что съ одною галерою было невозможно и безполезно подходить подъ непріятельскіе выстрѣлы, а тѣмъ болѣе дѣйствовать по крѣпости, и потому сдѣлавъ по ней только 9 выстрѣловъ, отошелъ обратно къ Каланчѣ.

29 мая прибыли къ Азову прамы «Разгнѣвный»—капитанъ Темъ, «Сѣверный медвѣдь»—капитанъ Герценбергъ и «Страшный»—капитанъ Сниткеръ. По выгрузкѣ изъ нихъ осадной артиллеріи и прочаго груза на берегъ у Каланчи, они 1 іюня въ третьемъ часу пополудни были также отправлены внизъ по Дону и въ тотъ же день, въ восемь часовъ вечера, стали на якорь противъ крѣпости, а на другой день съ 9 часовъ утра открыли по ней огонь «съ пріумноженіемъ» и по реляціи Бредаля,—«съ той пальбы какъ батареямъ, такъ и строенію учинили не малый вредъ».

([83]) Арх. Мор. Мин. (Реляція за подписью Бредаля о дѣйствіяхъ флотиліи подъ Азовомъ въ 1736 г.).

Digitized by Google

Бредаль, по совѣту съ командирами прамовъ, приказалъ имъ, не прекращая огня отретироваться назадъ, вверхъ по Дону и стать на якорь на фарватерѣ въ такомъ мѣстѣ, чтобы не находиться подъ дѣйствіемъ непріятельской артиллеріи. Въ девятомъ часу утра, 2 іюня, прамы снялись съ якоря и въ шестомъ часу вечера отошли на назначенныя имъ мѣста.

Въ то же время, для прекращенія непріятелю возможности переправъ на крымскую сторону, по приказанію Ласси, Бре-

даль поставилъ прамы «Разгнѣвный»—капитанъ Темъ и «Сѣверный медвѣдь»—капитанъ Герценбергъ,—въ самомъ устьѣ рѣки Кутюрьмы, «Страшный»—капитанъ Спиткеръ—противъ устьевъ рѣкъ Кутюрьмы и Каланчи, а «Сердитый»—капитанъ Темкинъ—у самаго мѣста переправы, производившейся турками вплавь на лошадяхъ.

9 іюня для продолженія бомбардированія Азова были высланы два прама: «Близко не подходи»—капитанъ Штромъ и «Дикій Быкъ»—капитанъ Шевингъ. Придя на мѣсто противъ самой крѣпости въ восьмомъ часу утра, они тотчасъ же открыли пальбу, которая и продолжалась до 8 часовъ вечера. На другой день открыли огонь съ пяти часовъ утра и прекратили его только въ девятомъ часу вечера, послѣ чего отошли на свои прежнія мѣста.

Въ теченіи слѣдующихъ двухъ дней т. е. 12 и 13 іюня, бомбардировку продолжали прамы «Дикій Быкъ» и «Небоязливый»—капитанъ Чертковъ; огонь ежедневно открывался съ разсвѣтомъ и прекращался въ девятомъ часу вечера.

На смѣну ихъ 14 іюня были отправлены прамы «Спѣсивый Левъ»—капитанъ-лейтенантъ Бибергъ и «Громъ и Молнія»—капитанъ-лейтенантъ Брамсъ. Открывъ огонь съ разсвѣтомъ, они продолжали его безостановочно до девяти часовъ вечера, при чемъ пальба ихъ оказалась на столько дѣйствительною, что непріятельскія батареи нѣсколько разъ принуждены были умолкать на довольно значительное время. Явившіеся изъ Азова дезертиры показали, что огонь съ прамовъ производитъ значительный уронъ въ рядахъ непріятеля и причиняетъ большой вредъ городскимъ зданіямъ и береговымъ укрѣпленіямъ. По словамъ дезертировъ, турки «надѣяніе де имѣютъ ежели съ оныхъ прамовъ больше будетъ въ городъ пальба, то де принуждены будутъ безъ штурму акордоваться».

Въ виду этого, 17 іюня для продолженія бомбардировки были отправлены прамы: «Близко не подходи»—капитанъ Росселіусъ и «Дикій Быкъ»—капитанъ Шевингъ, которые и производили пальбу по городу съ 9 часовъ утра до 10 вечера; въ 11 часовъ вечера они стали оттягиваться назадъ, но въ полночь Ласси вновь приказалъ имъ открыть огонь, который

Digitized by Google

продолжался до 3 часовъ ночи безостановочно, послѣ чего оба прама оттянулись на свои мѣста ([84]).

Въ то же время, 17 іюня, полковникъ Ломанъ, поддерживаемый огнемъ съ прамовъ и береговыхъ батарей, взялъ часть окружавшаго городъ палисадника и перейдя ровъ, гналъ турокъ до самыхъ городскихъ воротъ, при чемъ захватилъ у нихъ одну пушку и бочку пороху, и азовскій паша, въ письмѣ къ Ласси, сталъ выказывать нѣкоторую наклонность къ сдачѣ крѣпости. Фельдмаршалъ же дожидался только окончанія постройки брешь-батареи, чтобы взять крѣпость штурмомъ, но 19 іюня паша прислалъ съ просьбою о капитуляціи, а на другой день турецкіе войска очистили крѣпость, причемъ, по договору, все мусульманское населеніе Азова было отпущено въ Турцію ([85]).

Участіе флотиліи Бредаля въ осадѣ Азова, принесло несомнѣнную пользу какъ бомбардировкою крѣпости, производившеюся съ прамовъ, такъ и тѣмъ, что расположеніе русскихъ судовъ въ устьяхъ Дона совершенно отрѣзывало Азовъ отъ Крыма и отъ моря, и турецкая эскадра подъ командою капитанъ-паши Джанимъ-Кадія ([86]), высланная изъ Константинополя къ Азову при первомъ извѣстіи объ осадѣ его русскими войсками,—не могла подать осажденнымъ никакой помощи, такъ какъ глубокосидящіе турецкіе корабли не могли пройти черезъ устья Дона, а свезти десантъ на шлюпкахъ было также невозможно, потому что имъ пришлось бы имѣть дѣло съ русскими прамами и галерами.

При осадѣ Азова мы потеряли въ сухопутныхъ войскахъ около 200 человѣкъ убитыми и до 1 500 ранеными ([87]), въ судовыхъ же командахъ убыло убитыми 22 и ранеными 77 человѣкъ, преимущественно изъ командъ прамовъ, бомбардировавшихъ крѣпость. Въ теченіи восьми дней бомбарди-

---

([84]) Арх. Мор. Мин. (Реляція за подписью Бредаля о дѣйствіяхъ флотиліи подъ Азовомъ въ 1736 году).

([85]) Соловьевъ Ист. Россіи Т. XX 101.

([86]) Висковатовъ «Сынъ Отечества» 1830 г. № 16—19.

([87]) Соловьевъ Ист. Россіи Т. XX 101.

Digitized by Google

ровки съ прамовъ было сдѣлано по городу болѣе 8 600 выстрѣловъ (88).

Въ донесеніи адмиралтействъ коллегіи отъ 26 іюня, Бредаль съ большою похвалою отзывается о дѣйствіяхъ какъ офицеровъ, такъ и командъ прамовъ, кромѣ капитана Штрома, «который иногда находится въ безумствѣ и по приказу генералъ-фельдмаршала Лассія мною арестованъ и посаженъ подъ караулъ на галеру «Пріятельную» (88). Коллегія приказала отрѣшить Штрома отъ командованія «и ни къ какимъ дѣламъ и къ командѣ не употреблять» и вмѣстѣ съ тѣмъ исходатайствовала разрѣшеніе императрицы «за долговременную его при флотѣ службу» отправить его въ Тавровъ, гдѣ и содержать «на пропитаніи», отпуская ему половину его жалованья, т. е. по 15 рублей въ мѣсяцъ (89).

Мы уже видѣли, что когда фельдмаршалъ Ласси отправился, чтобы руководить осадою Азова, фельдмаршалъ Минихъ принялъ главное начальство надъ сухопутною арміею, чтобы выступить въ Крымъ.

20 апрѣля Минихъ выступилъ изъ Царицынки, имѣя подъ ружьемъ до 54 000 человѣкъ и 21 апрѣля, перейдя рѣку Самару, вступилъ въ турецкія владѣнія. 30 апрѣля, когда армія остановилась для отдыха у рѣчки Бѣлозерни, на военномъ совѣтѣ было рѣшено идти до Перекопа, придерживаясь берега Днѣпра и 20 мая армія уже подошла къ Перекопской линіи и взявъ штурмомъ валъ и укрѣпленныя башни, принудила къ сдачѣ и самую Перекопскую крѣпость. 24 мая армія двинулась далѣе, по направленію къ Козлову и 31 мая расположилась лагеремъ въ 54 верстахъ за Перекопомъ, противъ деревни Ходжамбекъ. На военномъ совѣтѣ было рѣшено идти далѣе до Козлова, занять его и затѣмъ опять отойти назадъ; тогда Минихъ отправивъ генерала Леонтьева съ 13 000 войска для занятія Кинбурна,—самъ съ главными силами направился къ Козлову, но найдя его уже оставленнымъ непріятелемъ, рѣшился двинуться далѣе къ Бахчисараю, тѣмъ

(88) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1736 г. № 2).
(89) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1736 г. № 2309).

Digitized by Google

болѣе, что татары, покидая Козловъ при приближеніи русской арміи, оставили въ немъ значительные запасы провіанта, не говоря уже о большомъ количествѣ посуды, парчей, жемчугу и т. п. Запасшись провіантомъ почти на 24 дня,— армія двинулась къ Бахчисараю; татары, идя впереди русскаго войска, опустошали всю мѣстность и пользовались каждымъ случаемъ для внезапнаго нападенія, но 17 іюня Минихъ уже подошелъ къ Бахчисараю и выжегъ часть города и его предмѣстій. Однако приближеніе сильныхъ жаровъ и необезпеченность дальнѣйшаго продовольствія арміи, заставили Миниха возвратиться къ Днѣпру. Кромѣ того ему было необходимо дать войскамъ хотя небольшой отдыхъ, чтобы быть въ состояніи приготовить отпоръ туркамъ, сильная армія которыхъ, по дошедшимъ до Миниха свѣдѣніямъ, собиралась на Дунаѣ, чтобы идти къ Днѣпру или Очакову. 6 іюля армія достигла Перекопа и здѣсь Минихъ получилъ извѣстіе отъ Ласси о взятіи Азова и отъ Леонтьева о взятіи Кинбурна.

Императрица была очень недовольна отступленіемъ нашей арміи, но Минихъ оправдывался тѣмъ, что Ласси, послѣ занятія Азова, не выслалъ къ нему, какъ было условлено ранѣе, части своихъ войскъ и хотя доносилъ Императрицѣ, что надѣется въ августѣ или сентябрѣ сдѣлать новое нападеніе на Крымскаго хана, но 24 іюля, на военномъ совѣтѣ было рѣшено взорвать Перекопскую крѣпость и отступить къ Днѣпру, захвативъ съ собою всѣ отбитыя у татаръ пушки и аммуницію.

Между тѣмъ въ іюлѣ визирь съ войскомъ дѣйствительно выступилъ изъ Константинополя, приказавъ ѣхать съ собою и нашему резиденту Вишнякову. Описывая плачевное состояніе, въ которомъ находилась въ то время Турція, Вишняковъ, между прочимъ доносилъ Императрицѣ: «Такъ какъ Турція находится въ крайней слабости, то отъ Вашего Величества зависитъ повелѣть войскамъ идти прямо на Константинополь: какъ скоро они выступятъ въ Буджакъ, то тамошніе татары покорятся, Молдавія и Валахія поднимутся непремѣнно; по переходѣ черезъ Дунай и овладѣніи магазинами встанетъ и

Digitized by Google

остальное народонаселеніе, отягченное и разоренное до такой степени, что домовъ своихъ отступается; христіане поднимутся по всей Греціи; останется напугать Константинополь и заставить бѣжать султана; для этого достаточно нѣсколько морскихъ судовъ подвесть къ каналу и высадить тысячъ двадцать войска; самое способное для этого время будущая осень и зима».

Но мы уже видѣли, что Минихъ отступилъ въ предѣлы Россіи и такъ такъ вторичный походъ въ Крымъ въ этомъ году не могъ состояться, то все вниманіе фельдмаршала было обращено на укрѣпленіе важнѣйшихъ мѣстъ на Украйнѣ и на подготовленіе къ слѣдующему походу, который долженъ былъ состояться въ началѣ будущаго 1737 года (90).

Судостроеніе на Днѣпрѣ, пріостановленное въ 1727 году, опять возобновилось.

Для обезпеченія переправы нашей арміи черезъ Днѣпръ, Минихъ находилъ необходимымъ устроить мосты у Переволочны и у Кременчуга или Самары, а такъ какъ въ тѣхъ мѣстахъ нельзя было достать ни годнаго лѣсу, ни знающихъ дѣло мастеровыхъ,—то и было рѣшено построить мосты на плашхоутахъ, а самые плашхоуты устроить въ Брянскѣ, находившимися тамъ адмиралтейскими мастеровыми. Для этихъ работъ, вмѣсто находившагося въ Брянскѣ лейтенанта Сомова, былъ посланъ коллегіею опять лейтенантъ Кашкинъ, и и главное завѣдываніе работами было поручено статскому совѣтнику Зыбину (91).

Въ виду настоятельной спѣшности работъ и трудности заготовки лѣса,—по представленію Миниха, коллегія, приказала Зыбину строить плашхоуты изъ лѣса, еще ранѣе заготовленнаго для прамовъ и галеръ,—и отправлять ихъ немедленно туда, куда будетъ указано фельдмаршаломъ (92).

---

(90) Соловьевъ, Исторія Россіи XX. 112.

(91) Арх. Мор. Мин. (Журн. адм. колл. 1736 г. № 2839 и Дѣла адм. колл. 1736 г. № 18.)

(92) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. папка 615 № 20. Экстрактъ о Днѣпровской флотиліи.)

Digitized by Google

Независимо отъ этого было приказано достраивать и прежде начатые прамы и галеры, для чего сенатъ приказалъ адмиралтействъ коллегіи «пріумножить» въ Брянскѣ морскихъ и адмиралтейскихъ служителей, а плотниковъ нарядить съ Брянскаго уѣзда, съ выдачею имъ заработныхъ денегъ. Для тогоже, чтобы сплавъ плашхоутовъ и другихъ судовъ не отнималъ рабочихъ рукъ отъ судостроенія, Минихъ долженъ былъ назначать для этой работы сухопутныхъ солдатъ, по своему усмотрѣнію. Хотя въ сентябрѣ того-же года и состоялось распоряженіе прекратить постройку прамовъ и галеръ, такъ какъ Минихъ находилъ ихъ неудобными для плаванія по Днѣпру, но вслѣдъ затѣмъ, указомъ Сената отъ 9 октября по представленію того-же Миниха, было приказано всѣ тѣ суда, которыя требуютъ незначительныхъ работъ, немедленно достроить и отправить «водою» въ Кіевъ.

Между тѣмъ еще въ іюлѣ Сенатъ возбудилъ вопросъ о томъ, какія суда должны строиться какъ на Днѣпрѣ, такъ и на Дону, для того, чтобы въ случаѣ надобности, они могли служить и для охраны береговъ Чернаго моря, которые могутъ быть пріобрѣтены Россіею въ предстоящую кампанію.

По мнѣнію Миниха, представленному имъ Сенату 2 августа, слѣдовало построить на каждой изъ рѣкъ до 500 судовъ такого размѣра, чтобы каждое могло поднимать отъ 40 до 50 солдатъ и двѣ полковыя пушки. Эти суда должны ходить подъ парусами и подъ веслами и Минихъ полагалъ, что образцомъ для тѣхъ могутъ служить «островскія лодки,» употребляемыя на Балтійскомъ морѣ. Но такъ какъ суда, предназначавшіяся для плаванія по Днѣпру, кромѣ того должны были имѣть наивозможно меньшее углубленіе, чтобы проходить пороги, то во второмъ своемъ донесеніи Сенату, отъ 11 августа, Минихъ писалъ, что артиллерія, взятая русскими въ Кинбурнѣ, была доставлена запорожскими казаками вверхъ по Днѣпру на десяти *дубахъ* и спрошенные имъ казаки пояснили, что такіе дубы, въ высокую весеннюю воду, могутъ проходить пороги безъ особеннаго труда. Чертежъ одного изъ дубовъ Минихъ представилъ въ сенатъ съ просьбой снестись съ адмиралтействъ-коллегіей для выработки окончатель-

Digitized by Google

наго чертежа, указывая при этомъ, что представляемый имъ чертежъ можетъ быть и измѣненъ, лишь-бы суда имѣли необходимыя для нихъ качества, т. е. поднимали-бы тотъ грузъ, который былъ указанъ имъ въ первомъ донесеніи и не сидѣли въ водѣ глубже того, какъ показано на представленномъ имъ чертежѣ. При этомъ онъ также указывалъ на то, что конечно нѣтъ надобности дѣлать эти суда изъ одного дерева, какъ, по необходимости, дѣлаются запорожскіе дубы, но «какъ по искуству мастеровъ наилучше изобрѣтено будетъ, токмо корма-бъ и носъ выше были дѣланы.»

Сенатъ передалъ представленіе Миниха на заключеніе адмиралтействъ-коллегіи, которая, разсмотрѣвъ какъ доставленный Минихомъ чертежъ *дуба*, такъ и чертежъ и модель 18-ти весельной дубельшлюпки, составленный по ея приказанію оберъ-интендантомъ Броуномъ, остановилась на послѣднемъ, какъ представлявшемъ возможность получить гораздо большее водоизмѣщеніе при значительно меньшемъ углубленіи, чѣмъ то, какое имѣли запорожскіе дубы. Установку на этихъ судахъ двухъ полковыхъ пушекъ коллегія признала неудобною, такъ какъ по тяжести самыхъ пушекъ и станковъ, на судахъ было-бы необходимо сдѣлать «особливыя крѣпости, отчего не малое какъ деревомъ, такъ и желѣзомъ,—что въ укрѣпленіе употребится,—излишество тягости можетъ прибавиться.» Для вооруженія-же этихъ судовъ коллегія предлагала поставить на каждой дубель-шлюпкѣ по шести 2-хъ фунтовыхъ фалконетъ, установка которыхъ не представила-бы тѣхъ неудобствъ, которыя были-бы неизбѣжны при установкѣ полковыхъ пушекъ.

Для успѣшности же постройки, коллегія полагала необходимыми слѣдующія мѣры: во первыхъ, отправить въ Брянскъ такое число мастеровыхъ, которыми можно-бы было окончить всю работу сразу, а именно для каждой дубель-шлюпки по 25 плотниковъ и для всѣхъ судовъ 100 кузнецовъ для дѣланія рулевыхъ петель и другихъ желѣзныхъ вещей, кромѣ гвоздей, которые пріобрѣсти покупкою; затѣмъ, 40 плотниковъ къ мачтовому дѣлу и 50 къ весельному; кромѣ того 1-го весельнаго мастера и 1 подмастерья, 1 мачтоваго подмастерья, 1 подмастерья для пиленія лѣсовъ, 6 пильщиковъ, 1 блокова-

Digitized by Google

го подмастерья и 1 десятника. Съ этими средствами коллегія находила возможнымъ построить всѣ суда въ трехъ-мѣсячный срокъ; что-же касается до конопатной работы, то, по ея мнѣнію, конопатчиковъ слѣдовало отправить ко времени окончательной достройки судовъ, по 4 человѣка къ каждому судну, которыми и будетъ возможно окончить всю конопатную работу въ теченіи трехъ дней. Такелажъ и паруса изготовить при Петербургскомъ адмиралтействѣ, откуда также отправить и всѣ имѣющіеся въ наличіи блоки. Фалконеты и дреки сдѣлать на Сѣстрорѣцкихъ заводахъ, а смолу и паклю заготовить на мѣстѣ. Заготовку-же лѣсовъ, коллегія полагала отдать въ полное распоряженіе Зыбину и Кашкину, такъ какъ не имѣя никакихъ свѣдѣній объ окрестностяхъ Брянска, она не рѣшалась дать никакихъ по этому предмету заключеній или предположеній.

Сенатъ во всемъ согласился съ мнѣніемъ коллегіи, и приказалъ строить дубель-шлюпки по представленному ею чертежу и модели ([93]).

Между тѣмъ наступала уже и осень, нужно было пользоваться каждою минутою, а постройка судовъ подвигалась медленно, такъ что наконецъ, именнымъ указомъ 20 октября, было объявлено адмиралтействъ коллегіи, чтобы всѣ суда непремѣнно были готовы къ назначенному сроку, т. е. къ веснѣ будущаго года, и что въ противномъ случаѣ «ежели въ томъ какія остановки или замедленія происходятъ, все то на оной коллегіи съ истязаніемъ взыскано будетъ» ([94]).

Въ то же время и Минихъ, озабочиваясь приготовленіями къ предстоящему походу,—21 октября представилъ Сенату, что въ Брянскѣ имѣются почти готовыми 3 малыхъ прама, длиною 60 футъ, шириною 20 футъ, «а глубиною въ водѣ токмо по $2^1/_2$ фута» вооруженные каждый восемью 8-ми фунтовыми пушками, и 4 плоскодонныхъ галеры, «которыя мелководнѣе многихъ другихъ галеръ пройдутъ.» Изъ сравненія

([93]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адмир. колл., папка 615, № 20. Экстрактъ Днѣпровской флотиліи).

([94]) Арх. Мор. Мин. (Высочайшія повелѣнія 1736 г. № 3436).

Digitized by Google

этихъ судовъ съ турецкимъ шхерботомъ и казачьей лодкой, Миних пришелъ къ заключенію, что они могутъ пройдти пороги безпрепятственно, а такъ какъ лѣсу и другихъ матеріаловъ, необходимыхъ для окончательной достройки ихъ, было вполнѣ достаточно, то и просилъ распоряженія о немедленной ихъ достройкѣ и вооруженіи, «для лучшаго произведенія будущихъ операцій, особливо-жъ ради употребленія при Кіевѣ на Днѣпрѣ по охраненію онаго и Подола во время какихъ либо непріятельскихъ нападеній.» Представленіе Миниха было уважено и Сенатъ указомъ предписалъ адмиралтействъ-коллегіи немедленно достроить эти суда находившимися въ Брянскѣ морскими и адмиралтейскими служителями, а для строенія дубель-шлюпокъ отправить въ Брянскъ еще сколько потребуется плотниковъ и кузнецовъ; если-же необходимаго числа ихъ не найдется, то сообщить Зыбину, чтобы онъ опредѣлилъ къ этой работѣ мѣстныхъ вольнонаемныхъ мастеровыхъ.

4 января состоялся указъ Сената о постройкѣ въ Брянскѣ «со всякимъ поспѣшеніемъ» 70 мостовыхъ плашхоутовъ, 3 малыхъ прамавъ, 4 плоскодонныхъ галеръ и 500 дубель-шлюпокъ, а буде всѣхъ дубель-шлюпокъ за неимѣніемъ лѣсовъ сдѣлать не можно, то додѣлать лодокъ плоскодонныхъ изъ еловыхъ кокоръ, да въ то-жь пяти-сотное число подъ мосты, кои будутъ черезъ рѣки Бугъ и Конскія воды, построить 60 барокъ». Всѣ эти суда приказано было изготовить непремѣнно къ марту мѣсяцу, подъ опасеніемъ, въ противномъ случаѣ, тяжкаго штрафа.

Въ это время въ Брянкѣ находилось морскихъ служителей 1222 и мастеровыхъ 1232 человѣка, кромѣ 2200 человѣкъ сухопутныхъ солдатъ, присланныхъ Минихомъ ([95]). Само собою разумѣется что этого числа было далеко недостаточно для быстраго окончанія работъ къ назначенному сроку; выше уже было указано, что по расчету самой адмиралтействъ-коллегіи, для постройки собственно только однихъ дубель-шлюпокъ, она находила необходимымъ имѣть въ Брянскѣ до 12500 человѣкъ рабочихъ, но выполнить этого конечно не была въ

([95]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. папки 615, № 20. Экстрактъ о Днѣпровской флотиліи).

Digitized by Google

состояніи и вотъ, 18 января, послѣдовалъ Высочайшій указъ, въ которомъ выражалось особенное неудовольствіе Императрицы на медленность распоряженій адмиралтействъ-коллегіи, главнымъ образомъ за неприсылку въ Брянскъ «добрыхъ и искусныхъ мастеровыхъ,» которыхъ и предписывалось немедленно отправить на почтовыхъ (96). Въ то же время, для распоряженія по проводкѣ судовъ внизъ по Днѣпру, былъ командированъ въ Брянскъ контръ-адмиралъ Дмитріевъ-Мамоновъ (97).

Въ виду настоятельной необходимости въ изготовленіи судовъ и недостатка мастеровыхъ и рабочихъ, адмиралтействъ-коллегія, по соглашенію съ Минихомъ, распорядилась постройкою только 400 дубель-шлюпокъ, а если и этого числа сдѣлать невозможно, то вмѣсто части дубель-шлюпокъ строить «по разсмотрѣнію тамошнихъ командировъ и морскихъ офицеровъ» то же число такихъ судовъ, «которыя-бы дѣйствовать въ морѣ могли.» Такъ какъ кромѣ этого, нужно было построить еще 40 рѣчныхъ лодокъ и 60 барокъ, вмѣсто плашхоутовъ, то коллегія распорядилась производить постройку судовъ частями, а именно сперва начинать постройку 100 или 200 судовъ, и когда они будутъ окончены, то закладывать слѣдующую партію, чтобы, такимъ образомъ суда можно было «одни по другимъ строить (98)».

Дмитріевъ-Мамоновъ 3-го февраля пріѣхалъ въ Брянскъ и сообщилъ Сенату, какъ и слѣдовало ожидать, далеко неутѣшительныя свѣдѣнія. Постройка судовъ находилась еще въ самомъ началѣ; въ Брянскѣ имѣлось 61 114 судовыхъ членовъ и хотя въ окрестныхъ лѣсахъ было ихъ заготовлено до 170 тысячъ, но для доставки ихъ къ мѣсту работъ требовалось нѣсколько тысячъ конныхъ работниковъ, а взять ихъ было негдѣ; изъ двадцати барокъ отданныхъ для постройки съ подряда, ни одна еще не начата и лѣсовъ для нихъ не заготовлено; артиллерія и такелажъ также не готовы; «для забранія

(96) Арх. Мор. Мин. (Дѣл. адм. колл. 1736 г. № 17)

(97) Моск. Арх. Мин. Ин. Дѣлъ. (Дѣл. бывш. каб. 1737 г. № 22).

(98) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. папка 61, № 20. Экстрактъ о Днѣпровской флотиліи).

все указное число судовъ со всѣмъ никакъ по всѣмъ обстоятельствамъ невозможно». Чтобы ускорить работы онъ, по приказанію Сената, объявилъ мастеровымъ, что «если во окончаніе къ означенному времени приведутъ, то-бъ были обнадежены Ея Императорскимъ Величествомъ высочайшей милостію, что противъ тавровскихъ безъ награжденія не останутся (99)».

Употреблялись всѣ мѣры: дѣйствовали и обѣщаніемъ «истязанія» и обѣщаніемъ «награжденія», но дѣло плохо подвигалось впередъ, а между тѣмъ наступала весна и нужно было, не теряя времени, открыть военныя дѣйствія. Въ виду этого, указомъ Сената отъ 8-го апрѣля, было приказано, «для краткости времени, что оно уже приближается къ отправленію судовъ», достраивать сперва: 3 малыхъ прама, 4 плоскодонныя галеры, 200 дубель-шлюпокъ, 20 конныхъ кончебасовъ, 20 плашхоутовъ, 18 большихъ барокъ, и 40 малыхъ. Но въ то же время приказано «ему контръ-адмиралу въ строеніи

дикихъ Запорожцев
вѣтромъ въ Дунай,
поль поспѣть, а из
Ея Величества тре
ное мѣсто утвердит
крѣпости, все разс
строеніе казармъ,
новъ, лавокъ и
ства великое множе
ковъ, также матері
къ командующему
скому губернатору
работать, но кабин
рабочими людьми и
ныхъ турокъ, не и
за себя, и надѣюс

Digitized by Google

оттуда занялся приготовленіями къ походу, главною цѣлью котораго было овладѣніе Очаковымъ.

Въ концѣ апрѣля наша армія, въ числѣ отъ 60 до 70 000 человѣкъ, выступила въ походъ и 30-го іюня приблизилась къ Очакову, который 2-го іюля и былъ взятъ приступомъ. Донося объ этомъ, Минихъ между прочимъ писалъ: «Я считаю Очаковъ наиважнѣйшимъ мѣстомъ, какое Россія когда либо завоевать могла и которое водою защищать можно: Очаковъ пресѣкаетъ всякое сухопутное сообщеніе между турками и татарами, крымскими и буджакскими и при томъ держитъ въ уздѣ дикихъ Запорожцевъ; изъ Очакова можно въ два дня добрымъ вѣтромъ въ Дунай, а въ три или въ четыре въ Константинополь поспѣть, а изъ Азова нельзя. По этому слава и интересъ Ея Величества требуютъ не медлить ни часу, чтобъ такое важное мѣсто утвердить за собою, и такъ какъ огнемъ, кромѣ крѣпости, все раззорено, то не должно жалѣть денегъ на построеніе казармъ, цейхгаузовъ, церкви, госпиталей, магазиновъ, лавокъ и прочаго, надобно прислать изъ адмиралтейства великое множество архитекторовъ, плотниковъ, каменщиковъ, также матеріаловъ; о бревнахъ и доскахъ я уже писалъ къ командующему въ Малороссіи князю Барятинскому и кіевскому губернатору Сухину; я арміею, сколько возможно, стану работать, но кабинету слѣдуетъ чрезвычайную помощь подать рабочими людьми и деньгами. Сегодня давалъ одинъ изъ плѣнныхъ турокъ, не изъ самыхъ важныхъ, 20 000 рублей выкупу за себя, и надѣюсь, что милліонъ рублей отъ всѣхъ плѣнныхъ получить можно. Въ Брянскѣ суда надобно достраивать и послать туда искуснаго и прилежнаго флагмана и мастеровъ, взять въ службу старыхъ морскихъ офицеровъ изъ грековъ, которымъ Черное море извѣстно; на порогахъ, при низкой осенней водѣ, большія каменья подорвать, чему я велю сдѣлать пробу. Отъ состоянія флотиліи и отъ указа Ея Величества только будетъ зависѣть, и я въ будущемъ году пойду прямо въ устье Днѣстра, Дуная и далѣе въ Константинополь» ([101]).

([101]) Соловьевъ. Ист. Россіи. т. XX. стр. 116—120.

Digitized by Google

шлюпки, а затѣмъ, 22-го апрѣля, подъ командою генералъ-лейтенанта князя Трубецкого отправились еще, уже водою, 4 галеры, 1 прамъ, 14 дубель-шлюпокъ, 5 ординарныхъ шлюпокъ, 1 дельялъ, 1 кончебасъ, 2 плашхоута и 3 большихъ барки ([102]). Но сенатъ продолжалъ торопить его и двумя указами, 12 и 30 мая, опять подтверждалъ ему, чтобы онъ достраивалъ суда и отправлялъ ихъ изъ Брянска какъ можно скорѣе, подъ опасеніемъ «не токмо штрафа, но и истязанія» ([103]).

Между тѣмъ суда по мѣрѣ изготовленія отправлялись изъ Брянска небольшими отрядами. 2-го мая вышелъ отрядъ изъ 41 судна подъ командою полковника Беренса и капитана Бранта, а 9-го мая еще 60 судовъ подъ командою лейтенанта князя Несвицкаго. Затѣмъ 17-го мая, съ лейтенантомъ Лопухинымъ, отправились 80 судовъ и 26-го мая, съ лейтенантомъ Милославскимъ, еще 65 судовъ. Наконецъ 1-го іюня самъ Дмитріевъ-Мамоновъ повелъ отрядъ изъ 76 судовъ, а къ 13-му

время въ Брянскѣ
къ 1 іюня 371 су
нихъ 355 судовъ
работахъ въ Брян
числѣ 413 больны

Эти цифры крас
распорядителей раб
при полномъ недос
нецъ при совершен
тействъ-коллегіи,—
такой короткій про

Но въ Петербур
ями Дмитріева-Ма
ленности похода и
сочайшій указъ «о
переправленіи тѣхъ
чаѣ затруднен

Digitized by Google

шихъ барокъ и 44 малыхъ, т. е. въ общей сложности 355 судовъ, на которыхъ находилось морскихъ и адмиралтейскихъ служителей 4 094 человѣка ([104]). Затѣмъ еще находились въ работѣ: 198 дубель-шлюпокъ, (изъ которыхъ у 60-ти уже былъ оконченъ наборъ) 20 кончебасовъ, 28 дельяловъ, 3 ординарныя шлюпки (уже оконченныя), 5 плашхоутовъ, (которые уже обшивались), 36 малыхъ барокъ и 20 большихъ (изъ которыхъ 6 также уже были совсѣмъ готовы). Кромѣ того чинились 3 старыхъ галеры и 2 большихъ прама, т. е. всего было въ постройкѣ 315 судовъ. Такимъ образомъ за все это время въ Брянскѣ было заложено 677 судовъ, изъ которыхъ къ 1 іюня 371 судно уже было вполнѣ готово и изъ послѣднихъ 355 судовъ выступили въ походъ. Въ это время при работахъ въ Брянскѣ находилось 11 542 человѣка, но въ томъ числѣ 413 больныхъ и 18 престарѣлыхъ ([105]).

Эти цифры краснорѣчиво говорятъ о дѣятельности главныхъ распорядителей работъ, которые, при общей скудности средствъ, при полномъ недостаткѣ въ матеріалахъ и рабочихъ, наконецъ при совершенной безтолковости распоряженій адмиралтействъ-коллегіи,—съумѣли сдѣлать все, что было возможно въ такой короткій промежутокъ времени.

Но въ Петербургѣ были все-таки недовольны распоряженіями Дмитріева-Мамонова; теперь уже обвиняли его въ медленности похода и 2-го іюня былъ объявленъ ему новый Высочайшій указъ «о поспѣшнѣйшемъ и всемѣрно немедленномъ переправленіи тѣхъ судовъ черезъ пороги», при чемъ, въ случаѣ затрудненій при проводкѣ галеръ, приказывалось сперва переправлять всѣ дубель-шлюпки и другія мелкія вооруженныя суда, а командирамъ объявить, чтобы они «нигдѣ и ни зачѣмъ ни малѣйшаго времени не медлили, подъ опасеніемъ смертной казни».

«Къ немалому нашему неудовольству служитъ», говорилось въ томъ же указѣ, «что хотя по вашимъ рапортамъ отъ Брянска первыя суда водою пошли 22-го апрѣля, однако-жь еще

([104]) Моск. Арх. Мин. Ин. Дѣлъ. (Дѣла бывш. кабин. 1737 г. № 29).
([105]) Моск. Арх. Мин. Ин. Дѣлъ. (Дѣла бывш. кабин. 1737 года № 29).

Digitized by Google

нову. Отрядъ Милославскаго шелъ значительно быстрѣе, потому что былъ «съ полгрузомъ» тогда какъ отрядъ Лопухина имѣлъ полный грузъ и подвигался съ большимъ трудомъ. Самъ Дмитріевъ-Мамоновъ говоритъ, что успѣшность его плаванія, сравнительно съ другими отрядами, зависѣла главнымъ образомъ отъ того, что «почти кромѣ подлежащихъ морскихъ и сухопутныхъ провіантовъ и адмиралтейскихъ припасовъ и нѣсколько бомбъ и ядеръ сухопутной артиллеріи, вмѣсто тѣхъ кои на байдакахъ были отпущены и пропали, я ничего не имѣлъ».

Здѣсь получилъ онъ приказаніе Миниха оставить всѣ большія и ластовыя суда и идти далѣе только съ одними дубель-шлюпками, кончебасами и другими мелкими судами. Собравъ всѣ годныя къ плаванію мелкія суда, а остальныя поручивъ своимъ помощникамъ, онъ 16-го іюня тронулся въ путь имѣя 135 дубель-шлюпокъ, 15 кончебасовъ и 21 шлюпку, т. е. всего 171 судно, и 21-го іюня дошелъ до села Камень, оста-

29-го іюня къ по
частью продолжал
растерялись по п
шены за сильным
Не теряя ни м
слалъ строжайшія
шить къ порогам
женію судовъ и в
пороги. Работы в
августа уже нѣск
Кайдацкій порогъ
мѣрѣ возможност
Въ августѣ
Миниха о скорѣй
бою 2 или 3 судна
шеніемъ, подъ оп
Поручивъ всѣ

Digitized by Google

нецъ, 24-го іюня, достигъ пороговъ. По дорогѣ онъ нашелъ на мели проломленную и разруженную дубель-шлюпку, починивъ которую, также присоединилъ къ своему отряду. 29-го іюня подошелъ къ порогамъ отрядъ лейтенанта Лопухина, а отрядъ Милославскаго долженъ былъ остановиться для починки около Переволочно, въ 50 верстахъ отъ пороговъ. Такимъ образомъ, по приходѣ отряда Милославскаго, у пороговъ находилось-бы: 136 дубель-шлюпокъ, 15 кончебасовъ, 2 прама и 27 мелкихъ гребныхъ шлюпокъ, т. е. всего 153 судна. Значитъ изъ 355 судовъ, отправленныхъ изъ Брянска по 1 іюня, 29-го іюня къ порогамъ подошло меньше половины; остальныя частью продолжали медленно подвигаться впередъ, а частью растерялись по пути и чинились, или были совершенно брошены за сильными поврежденіями ([108]).

Не теряя ни минуты времени, Дмитріевъ-Мамоновъ разослалъ строжайшія приказанія всѣмъ отставшимъ судамъ спѣшить къ порогамъ и въ то же время приступилъ къ разруженію судовъ и къ приготовленію ихъ къ переходу черезъ пороги. Работы велись со всевозможною поспѣшностью и 4-го августа уже нѣсколько судовъ были проведены за первый, Кайдацкій порогъ, а другія разружались и переводились по мѣрѣ возможности ([108]).

Въ августѣ Дмитріевъ-Мамоновъ получилъ приказаніе Миниха о скорѣйшемъ слѣдованіи къ Очакову, «взявъ съ собою 2 или 3 судна, не дожидаясь прочихъ, съ крайнимъ поспѣшеніемъ, подъ опасеніемъ за умедленіе смертной казни ([109])».

Поручивъ всѣ суда флота капитану Протопопову, самъ Дмитріевъ-Мамоновъ съ 4 дубель-шлюпками и 4 малыми байдаками рѣшился немедленно выступить къ Очакову. На каждомъ изъ этихъ судовъ было по «5 человѣкъ вооруженныхъ да по 8 изъ работныхъ, понеже больше взять не откуда и за мною на слѣдующія суда посадить конвою некого, ибо морскихъ на каждой дубель-шлюпкѣ по два и по одному, а не

([108]) Моск. Арх. Мин. Ин. Дѣлъ (Дѣла бывш. кабин. 1737 г. № 32).
([109]) Моск. Арх. Мин. Ин. дѣлъ (Дѣла бывш. кабин. 1737 г. № 32).

Digitized by Google

больше, кромѣ офицеровъ; изъ того же довольно и больныхъ». Собственно байдаки онъ взялъ съ собою для того, «чтобъ пріумножить людей, если сядетъ судно на камень, которыхъ тамо по извѣстію довольно, то стащить не кѣмъ и дойти не можно, и можно бъ выгрузить». Предоставивъ Трубецкому донести отъ себя обо всѣхъ «изнеможеніяхъ», онъ, въ донесеніи Императрицѣ, отъ 12 августа, между прочимъ писалъ: «Хотя прибывшія въ командѣ моей суда почти всѣ черезъ первый порогъ и препровождены, кромѣ прама, токмо между пороговъ еще и на порогахъ-же стоятъ въ великомъ затрудненіи и ни одно еще за всѣ пороги не переправлено, а съ крайнимъ стараніемъ исполняется, и какъ скоро переправлены будутъ извѣстное число и перечинены, то пойду немедленно, а для лучшаго отправленія оныхъ буду ниже всѣхъ пороговъ на острову, именуемомъ Малышевскимъ, взявъ съ собою объявленный конвой, куда и отъѣзжаю ([110])».

Между тѣмъ въ Петербургѣ всетаки были недовольны медленностью движенія судовъ и двумя указами 25 іюня и 19 августа, торопили Дмитріева-Мамонова и требовали, чтобы онъ спѣшилъ къ Очакову, подъ опасеніемъ «жесточайшаго гнѣва». Всего страннѣе то, что не смотря на донесенія Дмитріева-Мамонова, въ которыхъ имъ было подробно описано только что разсказанное плаваніе, въ указѣ отъ 19 августа между прочимъ говорилось: «Доношенія ваши на сихъ дняхъ здѣсь получены; изъ оныхъ къ немалому нашему прискорбію и удивленію усмотрѣли, коимъ образомъ отправленіе флотиліи къ показанному вамъ отъ генералъ-фельдмаршала графа фонъ-Миниха мѣсту, какъ сначала такъ и нынѣ съ безпрестанными великими замедленіями происходитъ ([111])».

Наконецъ 27 августа 4 дубель-шлюпки и 1 кончебасъ были проведены черезъ всѣ пороги и должны были остановиться у Малышевскаго острова, потому что оказались въ слѣдующемъ видѣ:

([110]) Мос. Арх. Мин. Ин. Дѣлъ. (Дѣла бывш. каб. 1737 г. № 32).
([111]) Моск. Арх. Мин. Ин. дѣлъ (Дѣла бывш. каб. 1737 г. № 31).

Digitized by Google

«1) У каждой борты всѣ отъ палубы отошли и книсы и банки выпали, воду насилу могутъ выливать и тогда сдраивали канатами и вновь борты съ банками и книсами, сдѣлавъ новые боуты, скрѣпляли, чтобъ было все въ своемъ мѣстѣ, и вытаскивали на берегъ».

«2) Потомъ по осмотру явилось, у каждой-же, что форштевень въ водѣ по нѣсколько футъ исколотъ, ахтерштевень въ водѣ-жь истрескался, у боковъ доски ободраны, а нѣкоторыя и изломаны и по полукилю въ толщинѣ по каменью истерло и взамшило».

«3) И изъ онаго поврежденное вырублено и вновь вдѣлками исправлено и выконопачено, а кили очищены, и такъ въ походъ пошли».

«4) И на кили слѣдовалобъ, за крайнюю нужду надѣлывать надѣлки, только ни время, ни лѣсу годнаго тутъ нѣтъ ([112])».

Между тѣмъ 4 и 8 августа къ Очакову уже подошли нѣсколько судовъ, принадлежащихъ къ первымъ двумъ отрядамъ, вышедшимъ изъ Брянска 2 и 9 мая ([113]), а 27 сентября прибылъ туда и Дмитріевъ-Мамоновъ со своими 4 дубель-шлюпками и 1 кончебасомъ. Всѣ суда находились въ крайне бѣдственномъ положеніи и донося о всѣхъ «изнеможеніяхъ» своей флотиліи, «какова оная есть», Дмитріевъ-Мамоновъ просилъ «дабы того неисправленія на мнѣ впредь не взыскалось, ибо исполнять не кѣмъ и не чѣмъ» ([114]).

Мы уже знаемъ, что съ начала навигаціи по 1 іюля, изъ Брянска было отправлено 355 судовъ разнаго типа, на которыхъ находилось морскихъ и адмиралтейскихъ служителей 4094 человѣка. Изъ этого числа, ко 2 октября, до Очакова дошли только 16 дубель-шлюпокъ и 2 кончебаса. Изъ нихъ десять дубель-шлюпокъ требовали починки и четыре на столько серіозной, что тотчасъ-же были вытащены на берегъ. Команды на этихъ 18 судахъ было по спискамъ 217 человѣкъ, но по

([112]) Моск. Арх. Мин. Ин. дѣлъ (Дѣла бывш. каб. 1737 г. № 32).
([113]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1736 г. № 17).
([114]) Моск. Арх. Мин. Ин. Дѣлъ (Дѣла бывш. кабинета 1737 г. № 32).

Digitized by Google

дорогѣ умерло 50, сбѣжалъ 1 и находилось въ отлучкѣ 117; въ числѣ-же 103 человѣкъ, дошедшихъ до Очакова было 29 человѣкъ больныхъ, да 5 человѣкъ занимали караулы у провіанта и т. п., такъ что собственно оставалось только 69 человѣкъ, въ томъ числѣ 6 морскихъ офицеровъ, лекарь, клеркъ, штурманъ, артиллерійскій лейтенантъ, геодезіи ученикъ, 49 нижнихъ чиновъ морскихъ, 6 артиллерійскихъ, 1 солдатъ и 2 адмиралтейскихъ мастеровыхъ ([115]).

Но цѣль была достигнута: суда пришли къ Очакову, совершивъ многотрудный переходъ и что-же оказывается? Получается отзывъ Миниха, основанный имъ на мнѣніи морскихъ офицеровъ,—«о негодности построенной въ Брянскѣ флотиліи». Оказывается что ни дубель-шлюпокъ, ни кончебасовъ «въ морѣ показать невозможно ради важныхъ неудобностей», подробно объясненныхъ Минихомъ въ 9 пунктахъ его реляціи. Въ подтвержденіе этихъ пунктовъ онъ писалъ, что на одной изъ дубель-шлюпокъ въ сутки не могъ попасть изъ Кинбурна въ Очаковъ (около 6 верстъ), потому что во время двухъ поворотовъ ихъ снесло болѣе чѣмъ на 5 верстъ.

Императрица сообщила эту реляцію адмиралтействъ-коллегіи при указѣ отъ 23 сентября, поставляя ей на видъ, что нѣкоторыя изъ этихъ 9 пунктовъ «къ немалому нашему неудовольствію ни къ чему иному, окромѣ къ недовольному радѣнію нашей адмиралтействъ-коллегіи и къ неискусству употребленныхъ къ строенію оныхъ (судовъ) мастеровыхъ людей и прочихъ морскихъ служителей приписаны быть не могутъ, и должно было того накрѣпко смотрѣть чтобъ оныя суда въ такой прямой пропорціи построены были, дабы къ службѣ годны быть могли, яко то дѣло знанія адмиралтействъ коллегіи ([116])».

Теперь посмотримъ въ чемъ заключалась негодность судовъ и какія объясненія дала адмиралтействъ-коллегія на всѣ пункты Миниховской реляціи.

([115]) Моск. Арх. Мин. Ин. Дѣлъ. (Дѣла бывш. каб. 1737 г. № 32).
([116]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1737 г. № 17).

Digitized by Google

Вотъ эти пункты:

«1) Понеже оныя суда рея на парусахъ однимъ рулемъ безъ гребли не даютъ», (т. е. не поворачиваютъ).

«2) Гребли при походѣ никакъ отъ сильныхъ волнъ употреблять невозможно».

«3) Лавиромъ впередъ весьма подаваться не могутъ, но сноситъ назадъ далеко».

«4) А греблею противь вѣтра взгребаться не могутъ, и при всемъ вышеписанномъ отъ мели отступить и противъ непріятеля движеніе учинить невозможно».

«5) Понеже не въ надлежащую пропорцію коротки и широки и мачты впередъ поставлены».

«6) Паруса не изъ надежной парусины, такъ что хотя при средней погодѣ въ цѣлости остаться не могутъ; къ тому-жь по ихъ тяжелости не по пропорціи сдѣланы, но весьма малы».

«7) Такихъ мѣстъ, гдѣ прѣсную воду при отдаленіи отъ береговъ возить и кухней гдѣ кашу варить не имѣется».

«8) Для высаживанія людей на берегъ довольнаго числа мелкихъ судовъ не имѣется-жь при оныхъ».

«9) А особливо, что не имѣютъ шпигатовъ для стеченія въ погоду воды отъ чего хотя одною волною чрезъ бортъ ударитъ, можетъ какъ камень ко дну пойти со всѣмъ экипажемъ».

«И для того съ ними въ море выходить хотя и отважиться, токмо чтобъ оныя обратно благополучно возвратились обнадежить невозможно».

Здѣсь надо замѣтить, что съ этой реляціей Минихъ отправилъ къ Императрицѣ морскаго капитана Саморсета, о которомъ писалъ, что онъ «человѣкъ добрый и трудолюбивый и весьма искусный и находился при спускѣ чрезъ днѣпровскіе пороги чрезъ все лѣто ([117])».

Теперь припомнимъ, что еще въ іюлѣ 1736 года при самомъ началѣ работъ, имѣлось въ виду, что строющіяся въ

([117]) Арх. Мор. Мин. (Дѣла адм. колл. 1736 г. № 17).

Брянскѣ суда, въ случаѣ надобности, должны были служить и для охраны береговъ Чернаго моря,—и посмотримъ что отвѣчала адмиралтействъ-коллегія на только что приведенные пункты.

На первый пунктъ коллегія писала:

«Что не могутъ оныя суда рея на парусахъ однимъ рулемъ безъ гребли давать» (т. е. поворачивать), «по разсужденію коллегіи весьма безосновательно есть и причины яко-бы къ неудовольству тѣхъ судовъ ни мало не имѣетъ, потому что оныя суда, именуемыя дубель-шлюпки, построены въ такомъ разсужденіи, дабы къ транспортированію войскъ способны, а наипаче для препровожденія порогами на Днѣпрѣ рѣкѣ мелкоходнѣе были, въ подобіе какъ обычайно при военныхъ корабляхъ шлюпки бываютъ, токмо пропорціею противъ оныхъ корабельныхъ вдвое, и тако оные единымъ словомъ назваться могутъ такими судами, которыя-бъ на парусахъ тако-жь и на греблѣ ходъ имѣли, а понеже и при корабляхъ употребляемыя шлюпки безъ гребли рея на парусахъ однимъ рулемъ никакъ не могутъ давать, то слѣдовательно и дубель-шлюпкамъ, кои пропорціею еще вдвое больше, безъ гребли давать рея весьма невозможно; а галеры яко гребныя и подъ парусами дѣйствуемыя суда и греблею никакого рея давать не могутъ».

На 2-й пунктъ коллегія писала только, что къ «поправленію оныхъ судовъ ничего не находитъ», а на третій, относительно неспособности ихъ къ лавировкѣ, писала, что приведенный Минихомъ случай о его плаваніи между Кинбурномъ и Очаковымъ, ровно ничего не доказываетъ, такъ какъ тамъ «теченіе воды въ море суть не малое быть надѣятельное, и тако съ прямого пути помянутымъ теченіемъ склоненію необходимо быть надлежитъ не токмо дубель-шлюпкамъ но и другимъ судамъ, кои лавировать-бы дѣйствительно могли, понеже хотя-бъ и съ моря вѣтеръ былъ, но теченіемъ сносить ихъ будетъ».

4 пунктъ коллегія обошла молчаніемъ, а на 5-й отвѣчала, «что пропорція онымъ и чертежъ также и модель учинены оберъ-интендантомъ Броуномъ, который за искуснѣйшаго мас-

Digitized by Google

тера почитается, и тако на немъ болѣе коллегія должна яко на повременномъ и лучшемъ мастерѣ утверждаться, понеже оная коллегія въ пропорціяхъ и строеніяхъ судовъ никакого знанія не имѣетъ, а подлежитъ оное знаніе къ корабельнымъ и прочимъ судовымъ мастерамъ».

Относительно неправильной установки мачтъ и малой величины парусовъ, коллегія отозвалась, что «онаго въ неудобности тѣхъ дубель-шлюпокъ причесть весьма невозможно, понеже сіе не до корпуса оныхъ принадлежитъ, а ежели-бъ и въ постановленіи мачтъ, пропорціи парусовъ и неисправности конечно нашлись, того особливо по должности капитана и всякіе командующіе судами повинны смотрѣть». Относительно же того, что на судахъ не было шпигатовъ коллегія находила, что «то суть весьма малое дѣло и не токмо капитанъ, но и всякій командующій, какого-бъ ни былъ нижняго чина, когда-бъ въ томъ нужда востребовала, то оные прорубить приказать могъ-бы, понеже оное ни къ какому искусному знанію не принадлежитъ, но весьма простой работы касается».

Ничего не говоря относительно 7 и 8 пунктовъ, коллегія тѣмъ не менѣе коснулась и самого Саморсета. Во первыхъ она полагала, что «надлежало-бы вышеписанному капитану Саморсету о томъ заблаговременно командующему флагману доносить и о поправленіи опредѣленія просить, или-бъ въ небытность того флагмана и самому безъ упущенія удобнаго времени такія поправленія учинить, ибо на тѣхъ судахъ потребные оныхъ мастерствъ мастеровые люди опредѣлены и имѣются». Во вторыхъ она полагала, что «многія суть его о неудобности оныхъ судовъ представленія явились не основательны и можетъ быть отъ незнанія его, по такой причинѣ, что онъ на гребныхъ судахъ не служилъ ибо и въ службу Ея Императорскаго Величества вызванъ изъ Англіи и принятъ въ прошломъ 735 году».

Наконецъ относительно негодности кончебасовъ, коллегія находила, что она собственно не должна за нихъ и отвѣчать, «потому что оные построены по особому опредѣленію генералъ-фельдмаршала графа фонъ-Миниха», но при этомъ доносила, что «понеже изъ реляцій вѣдомо, что и въ турецкомъ

Digitized by Google

Теперь обратимся къ дѣятельности Тавровскаго адмиралтейства и Донской флотиліи.

К. Головизнинъ.

Продолженіе впредь.

БАССЕЙНЪ КАРАИБСКАГО МОРЯ.

Въ одномъ изъ нумеровъ американскаго журнала «*Science*» за нынѣшній годъ помѣщены интересныя гидрографическія свѣдѣнія относительно бассейна Караибскаго моря на основаніи изслѣдованій, произведенныхъ судами Сѣверо Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ. Какъ извѣстно честь изслѣдованія въ гидрографическомъ отношеніи Мексиканскаго залива и Караибскаго моря почти всецѣло принадлежитъ американцамъ; начиная съ 1874 года въ этихъ мѣстахъ ежегодно производился промѣръ описнымъ судномъ *Blake*, а въ послѣднее время и пароходомъ *Albatross*. Изслѣдованія, произведенныя на этихъ судахъ, даютъ возможность назначить границы бассейну Караибскаго моря, а также знакомятъ насъ съ рельефомъ дна и распредѣленіемъ температуры въ вертикальномъ направленіи, въ этомъ до сихъ поръ еще мало извѣстномъ морѣ.

Какъ извѣстно, на земномъ шарѣ встрѣчается нѣсколько отдѣленныхъ отъ океана подводными возвышеніями, глубокихъ бассейновъ, въ которыхъ замѣчено совершенно своеобразное распредѣленіе температуры воды въ вертикальномъ направленіи, а именно въ этихъ бассейнахъ температура остается постоянною до самаго дна, начиная съ наибольшей глубины надъ грядою, отдѣляющею бассейнъ отъ океана, и при этомъ температура воды въ бассейнѣ равняется температурѣ воды въ океанѣ на вышеупомянутой глубинѣ гряды. Какъ на примѣръ подобныхъ бассейновъ можно указать на моря: Сулу, въ которомъ начиная съ глубины 400 саж. температура воды остается постоянною до самаго дна и равною +10,3°Ц.; Целебесъ, гдѣ начиная отъ глубинъ 700-800 саж. температура воды постоянна и равняется +3,7° Ц. и т. д.

Изслѣдованія американскихъ гидрографовъ показываютъ,

Digitized by Google

заключить, что послѣднее должно вѣроятно отдѣляться подводнымъ возвышеніемъ отъ океана.

Для подтвержденія этого напередъ высказаннаго предположенія были предприняты американцами подробныя изслѣдованія. Всѣ проливы между островами начиная отъ острова Тринидада до Кубы были тщательно промѣрены, при чемъ оказалось, что вездѣ между островами есть подводное соединеніе. При этихъ промѣрахъ всегда также опредѣлялась и температура воды на различныхъ глубинахъ по обѣ стороны подводнаго кряжа. Вершина этой подводной возвышенности вездѣ оказалась не глубже 800 саж., за исключеніемъ одного мѣста между островами Св. Ѳомы и Санта-Круцъ, гдѣ была найдена глубокая впадина до 2 400 саж. съ придонною температурою +3,3° Ц. Но эта подводная впадина не имѣетъ сообщенія съ бассейномъ Караибскаго моря, такъ какъ температура воды па глубинахъ сейчасъ къ югу отъ этого мѣста гораздо выше и доходитъ до +4,2° Ц.; одно это обстоятельство

ной, занимая все
этого бассейна до
миль. Глубины въ
въ разстояніи все
на глубина въ 3 0
бина въ 2 800 саж
отъ острова Боль
ріоза и острововъ
Антоніо на запад
сейнъ съ мало
2 500 саж.

Изслѣдованія *Al*
Антильскими остр
и центральной Ам
пространство зан
около 200 000 кв.
На запа

Западная часть Караибскаго моря между островами Куба, Ямайка и полуостровомъ Юкатаномъ была изслѣдована зимою 1880—1881 года и эти изслѣдованія показали, что небольшіе острова Каиманъ и банка Мистеріоза служатъ продолженіемъ подводнаго порога идущаго отъ мыса Круцъ на юговосточной оконечности острова Кубы.

Къ югу отъ этой подводной возвышенности лежитъ большой и глубокій бассейнъ тянущійся почти по параллели между Кубою и Ямайкою до залива Гондурасскаго. Этотъ бассейнъ съуживается на восточной окраинѣ и расширяется на западной, занимая все мѣсто между Кубою и Ямайкою. Длина этого бассейна доходитъ до 700 миль, а ширина всего 80 миль. Глубины въ этой впадинѣ вообще значительныя, такъ въ разстояніи всего 50 миль отъ береговъ Кубы была найдена глубина въ 3 000 саж., а въ 25 миляхъ отъ Ямайки—глубина въ 2 800 саж., наибольшая-же глубина находится къ югу отъ острова Большой Каиманъ. Къ сѣверу отъ банки Мистеріоза и острововъ Каиманъ до острова Пинесъ и мыса Сантъ-Антоніо на западной оконечности Кубы лежитъ другой бассейнъ съ мало измѣняющеюся глубиною, наибольшею въ 2 500 саж.

Изслѣдованія *Albatross* и *Blake* между малыми и большими Антильскими островами съ одной стороны и берегами южной и центральной Америки съ другой, показали, что все это пространство занято обширнымъ и глубокимъ бассейномъ около 200 000 кв. миль съ весьма однообразною глубиною. На западѣ дно этого бассейна постепенно поднимается до малыхъ глубинъ соединяющихъ Ямайку съ берегами центральной Америки.

Восточная часть бассейна нѣсколько глубже западной, наибольшая глубина въ южной части 2844 саж. Около меридіана острова Бердъ дно очень круто поднимается до глубинъ менѣе 1 000 саж. образуя здѣсь подводный кряжъ, протягивающійся далѣе къ югу до береговъ южной Америки.

Ю. Ш.

Digitized by Google

Digitized by Google

офицеры и другихъ націи. Это послѣднее обстоятельство и заставляетъ помѣстить предлагаемую статью на страницахъ нашего журнала.

Въ концѣ сороковыхъ годовъ настоящаго столѣтія ученые естествоиспытатели, трудясь надъ разборомъ обильныхъ фактовъ, собранныхъ соединенными усиліями ихъ предшественниковъ, пришли къ заключенію, что для дальнѣйшихъ успѣ-

Digitized by Google

ховъ естествознанія необходимо *сравнительное* изученіе различныхъ организмовъ путемъ историческаго изслѣдованія ихъ развитія отъ простѣйшихъ до высшихъ формъ.

Результатомъ такого направленія нѣсколько позднѣе явилось, какъ извѣстно, знаменитое ученіе «о происхожденіи видовъ», надъ провѣркою и дальнѣйшею разработкою котораго не перестаютъ трудиться передовые умы нашего времени.

Нѣтъ такого микроскопическаго организма на земномъ шарѣ, который бы не имѣлъ огромнаго значенія для успѣха работъ естествоиспытателей въ сказанномъ сейчасъ направленіи, такъ какъ именно въ этомъ организмѣ могутъ оказаться тѣ проявленія жизни, которыя служатъ промежуточными ступенями для перехода отъ одной органической формы къ другой, находящейся въ отличной отъ первой стадіи развитія Съ этой точки зрѣнія всего болѣе очевидна возможность изученія морскихъ организмовъ. Въ самомъ дѣлѣ, поверхность океановъ и морей занимаетъ три четверти поверхности всей нашей планеты; воды морей дышатъ могучею органическою жизнью во всѣхъ глубинахъ своихъ, достигающихъ, какъ извѣстно, 8 верстъ; въ пескѣ и илѣ морскаго дна хранятся скелеты животныхъ, населявшихъ землю въ оставшіеся за нами многовѣковые геологическіе періоды. Какъ послѣ этого могли ученые не обратиться къ морю, не посвятить ему почетной части трудовъ своихъ?

Первымъ піонерамъ, прибѣгавшимъ къ морю для разрѣшенія той или другой научной задачи, приходилось бороться съ многими серіозными затрудненіями: приготовившись къ работѣ спеціальнымъ изученіемъ, натуралистъ долженъ былъ нагрузиться тяжелымъ багажемъ инструментовъ, книгъ, реактивовъ и т. п. Прибывъ на мѣсто къ морскому берегу, онъ долженъ былъ устроить нѣчто въ родѣ импровизированной лабораторіи, уговориться съ рыболовами и чаще всего идти самъ на ловлю, если среди послѣднихъ не находился человѣкъ умный и способный исполнять его указанія. При этомъ часто неблагопріятныя обстоятельства, въ родѣ дурной погоды, или болѣзни, съ которою трудно справляться на пустынномъ берегу въ скудной обстановкѣ рыболовныхъ хижинъ,

Digitized by Google

приводили къ нулю результаты долгихъ усилій естествоиспытателя.

Устройство акваріумовъ, впервые возникшихъ по мысли Либиха, въ пятидесятыхъ годахъ, значительно облегчило труды ученыхъ и сдѣлало ихъ болѣе успѣшными, давъ возможность наблюдать жизнь многихъ животныхъ при болѣе благопріятной обстановкѣ. Однако первые акваріумы, учрежденные въ городахъ, которыхъ сообщеніе съ моремъ было сравнительно неудобно и которыхъ климатическія условія затрудняли долгое сохраненіе нѣжныхъ обитателей южныхъ морей, не вполнѣ достигали своей цѣли. Часто случалось, что долго ожидавшіеся рѣдкіе экземпляры, пойманные въ теплыхъ водахъ, погибали во время перевозки и такимъ образомъ поглощали безплодно и время и деньги.

Всѣ эти обстоятельства рѣзко выяснили потребность въ акваріумѣ, расположенномъ на самомъ берегу моря, изобилующаго въ достаточной степени животною и растительною жизнью. Проекты такихъ акваріумовъ предполагали устройство при нихъ учрежденій, снабженныхъ всѣми приспособленіями для ловли необходимаго матеріала, съ лабораторіею и и другими средствами изслѣдованій, съ администраціею, состоящею изъ людей способныхъ руководить научною постановкою дѣла.

Частыя попытки осуществленія такихъ проектовъ долгое время оставались безплодными (*), не смотря на то, что во главѣ ихъ стояли такіе знаменитые ученые, какъ Дарвинъ, К. Фогтъ, Геккель и другіе. Причиною неудачи было по большей части то обстоятельство, что ученые предприниматели не имѣли достаточныхъ средствъ и естественно не находили поддержки въ средѣ капиталистовъ, такъ какъ ихъ задачи не допускали и мысли о соединеніи научныхъ цѣлей съ комерческими.

Но не даромъ существуетъ мудрое изрѣченіе (въ кото-

(*) Особенно интересна неудачная судьба попытокъ К. Фогта, описанныхъ имъ въ частномъ письмѣ къ профессору Дорну, выдержки изъ котораго приведены въ № 198 газеты «Новости», въ статьѣ Л. Рускина.

Digitized by Google

рое всегда полезно вѣрить), гласящее, что «для достиженія вѣрно поставленной цѣли найдутся и вѣрныя средства»: всѣ упомянутыя выше затрудненія были сломлены неутомимою энергіею, знаніями и вѣрою въ необходимость своего дѣла нѣмецкаго доктора зоологіи А. Дорна, основавшаго зоологическую станцію на берегу Неаполитанскаго залива.

Располагая вначалѣ только своими личными средствами, докторъ Дорнъ не расчитывалъ основать своею станціею такое обширное и совершенное учрежденіе, какимъ сдѣлалось оно теперь. Онъ хотѣлъ только облегчить натуралистамъ изученіе морской фауны, предложивъ имъ лабораторію, предоставивъ въ ихъ распоряженіе свою частную библіотеку, держа у себя на службѣ нѣсколькихъ рыболововъ—способныхъ и опытныхъ. При такихъ условіяхъ прибывшіе сюда ученые могли сразу, не теряя ни времени ни денегъ на устройство цѣлесообразной обстановки, приняться за намѣченную ими работу.

Устроенный при станціи акваріумъ (*), открытый для публики, долженъ былъ покрывать своею входною платою часть расходовъ, необходимыхъ на содержаніе учрежденія и служить въ то же время драгоцѣннымъ средствомъ для наблюденія за нравами и развитіемъ содержимыхъ тамъ животныхъ: изобиліе разнообразнѣйшихъ видовъ этихъ послѣднихъ въ водахъ Неаполитанскаго залива и было причиною выбора г. Дорномъ для станціи ея настоящаго мѣстоположенія.

Вначалѣ число мѣстъ въ лабораторіяхъ станціи, предлагаемыхъ въ распоряженіе ученымъ работникамъ, было довольно ограниченно; учрежденіе это представляло какъ бы небольшое семейство, перемѣнные члены котораго—пріѣзжіе натуралисты—были въ сущности гостями г. Дорна, принимавшаго ихъ одинаково радушно, безъ разбора національностей.

Скоро печатные труды посѣтителей Неаполитанской зоологической станціи, немыслимые безъ того матеріала и той об-

(*) Бассейны акваріума въ сложности занимаютъ 440 кубическихъ метровъ и содержатъ такое богатство, по разнообразію и количеству морскихъ организмовъ, съ которымъ не можетъ соперничать ни одинъ изъ существующихъ теперь акваріумовъ въ Европѣ и Америкѣ.

Digitized by Google

становки, которые доставляла имъ послѣдняя, ясно показали, что учрежденіе, основанное на такихъ началахъ, отвѣчаетъ давно назрѣвшимъ нуждамъ науки и что г. Дорнъ постоянно умѣетъ идти впереди этихъ нуждъ.

Число пользующихся станціею посѣтителей увеличивалось съ каждымъ годомъ; нѣмецкіе, русскіе, италіянскіе, французскіе, англійскіе, даже американскіе ученые при первой возможности спѣшили лично познакомиться съ этимъ новымъ учрежденіемъ и поработать въ стѣнахъ его надъ изслѣдованіемъ разнообразныхъ представителей фауны Неаполитанскаго залива. Дѣятельность станціи, такимъ образомъ, расширялась все болѣе и болѣе, и вмѣстѣ съ этимъ все рѣзче и рѣзче выяснялся ея международный характеръ.

Понятно, что при такихъ условіяхъ правительства просвѣщенныхъ государствъ не могли остаться безучастными къ дѣятельности г. Дорна, и одно за другимъ пришли къ нему на помощь.

Прежде всѣхъ оказало ему поддержку Германское правительство, гордое тѣмъ, что уроженецъ его страны не только вынесъ на своихъ плечахъ матеріальную и нравственную иниціативу такого труднаго и многостоющаго предпріятія, но даже съумѣлъ обезпечить, почти безъ посторонней помощи, его дальнѣйшій ростъ. Затѣмъ средства Зоологической станціи увеличились пособіями италіянскаго правительства, которое сначала относилось къ ней индеферентно, но теперь выказываетъ къ ней все большее и большее участіе. И это послѣднее, разумѣется, весьма естественно: силою вещей Италіи болѣе другихъ странъ суждено воспользоваться центральнымъ научнымъ учрежденіемъ, стоящимъ на берегу Неаполитанскаго залива. Международное по своему характеру, германское по происхожденію, оно по географическому своему положенію—италіянское. Участіе Италіи и ея вліяніе на дѣятельность зоологической станціи необходимо, поэтому, должно возрастать по мѣрѣ того, какъ біологическія изслѣдованія, стоящія теперь на пути быстраго и непрерывнаго развитія, будутъ завоевывать въ этой странѣ то вниманіе, которое дѣйствительно заслуживаютъ.

Digitized by Google

Примѣру италіянскаго и германскаго правительствъ мало по малу послѣдовали и другіе, и въ настоящее время станція поддерживается уже многими просвѣщенными государствами Стараго и Новаго свѣта.

Участіе правительствъ въ поднятіи матеріальныхъ средствъ зоологической станціи большею частію,—хотя и не единственно,—выражается тѣмъ, что они покупаютъ для своихъ ученыхъ право заниматься въ ея стѣнахъ, съ пользованіемъ лабораторіею, инструментами и всѣми матеріалами, необходимыми для ихъ изслѣдованій. Каждый ученый имѣетъ свой «столъ», за который полагается опредѣленная плата, обыкновенно отъ 2 до $2^1/_2$ тысячъ франковъ въ годъ. Русское правительство содержитъ на свой счетъ два стола, за которыми работали такіе ученые, какъ профессора: Мечниковъ, Ковалевскій, Усовъ, Зеленскій, Мережковскій и другіе.

Университеты всѣхъ націй стараются командировать для болѣе или менѣе продолжительныхъ занятій на берега Неаполя своихъ лучшихъ натуралистовъ, которые соперничаютъ другъ съ другомъ въ желаніи поработать въ учрежденіи «сдѣлавшемся для зоологовъ, по мѣткому выраженію нашего маститаго ученаго А. П. Богданова,—настоящею Меккою и Мединою». За послѣдніе годы бывали періоды, въ которые на станціи занимались учеными изслѣдованіями *одновременно* 35 человѣкъ самыхъ разнообразныхъ національностей; въ теченіи же года среднимъ числомъ тамъ работаетъ 75 человѣкъ. Чтобы выяснить значеніе этого факта для успѣховъ науки, достаточно замѣтить, что до основанія разсматриваемаго нами учрежденія, на берегахъ всего Средиземнаго моря работали ежегодно не болѣе 5 естествоиспытателей, которые при этомъ постоянно чувствовали неудобства обстановки, невыгодно отражавшіяся на результатахъ ихъ трудовъ.

Подробное описаніе зоологической станціи въ административномъ и техническомъ отношеніяхъ не входитъ въ задачу нашей статьи, и мы остановимся лишь на главныхъ чертахъ этого учрежденія. Въ настоящее время оно представляетъ

Digitized by Google

стоимость въ $^1/_2$ милліона франковъ, изъ которыхъ 300 000 вложены учредителемъ его изъ своихъ личныхъ средствъ Смѣта годовыхъ расходовъ доходитъ до 140 000 франковъ; изъ нихъ: 37 500 фр. даетъ прусское правительство, около 50 000 фр. составляется изъ взносовъ за рабочіе столы (*), 20—25 000 за входъ въ акваріумъ, около 20 000 выручается продажею консервированныхъ на станціи животныхъ, и 10 000 фр. жертвуется Берлинскою академіею наукъ, русскимъ (**) министерствомъ народнаго просвѣщенія и другими учеными учрежденіями.

Кромѣ акваріума, лабораторіи и рабочихъ кабинетовъ, важную часть зданія зоологической станціи занимаетъ библіотека. Въ ней уже теперь болѣе 4 000 томовъ, состоящихъ изъ книгъ и журналовъ, относящихся къ предмету зоологіи по преимуществу къ отдѣлу морской фауны, а также и флоры. Основаніе ея положено частною библіотекою г. Дорна, великодушно пожертвовавшаго ее своему учрежденію. Это ядро, можно сказать, съ каждымъ днемъ разросталось и разростается все болѣе и болѣе: многія ученыя общества, особенно англійскія и германскія, посылаютъ сюда безплатно свои мемуары и часто цѣлыя серіи весьма цѣнныхъ своихъ изданій; книгопродавческія фирмы Энгельманъ и Фогель въ Лейпцигѣ предложили жертвовать въ библіотеку по одному экземпляру каждаго издаваемаго ими сочиненія по естествознанію; авторы натуралисты постоянно присылаютъ на имя станціи или ея учредителя свои печатные труды и слѣдуетъ сказать, что ученые вклады ихъ едва ли въ другомъ мѣстѣ найдутъ болѣе справедливыхъ и внимательныхъ цѣнителей, чѣмъ тѣ, которые пользуются ими въ стѣнахъ этого учрежденія. Помимо сказаннаго, библіотека послѣдняго пополняется еще многими журналами, получаемыми въ обмѣнъ на *его собственныя изданія*.

(*) Въ настоящее время Пруссія занимаетъ 6 столовъ, Россія и Англія по 2 стола, Саксонія, Баварія, Баденъ, Гессенъ, Гамбургъ, Бельгія, Голландія, Швейцарія и Пенсильванія по одному столу, Италія—8 столовъ, изъ которыхъ одинъ для офицеровъ флота.

(**) 600 рублей на ученыя изданія зоологической стаціи, о которыхъ будетъ сказано ниже.

Digitized by Google

Эти изданія уже сами по себѣ служатъ рельефнымъ выраженіемъ дѣятельности неаполитанской зоологической станціи. Наиболѣе выдающееся изъ нихъ носитъ названіе «Fauna und Flora des Golfes von Neapel und der Angrenzenden Meeresabschnitte»,—это сборникъ монографій, in quarto, богатыхъ прекрасными хромолитографированными таблицами. Нельзя не упомянуть, что таблицы монографій, посвященныхъ изслѣдованію ктенофоровъ и актиній — животныхъ, характеризующихся самыми изящными формами и чисто волшебными красками, свидѣтельствуютъ столько же о талантѣ авторовъ, которые ихъ нарисовали, сколько и объ искуствѣ литографіи г. Winter во Франкфуртѣ, гдѣ онѣ печатались.

Для веденія разсматриваемаго нами изданія, г. Дорнъ обратился за сотрудничествомъ къ ученымъ всѣхъ націй, предоставивъ въ ихъ распоряженіе всѣ источники, какими располагаетъ зоологическая станція. Авторы могутъ печатать свои монографіи на какомъ угодно изъ четырехъ языковъ: французскомъ, англійскомъ, нѣмецкомъ и италіянскомъ (*) и эта свобода выбора явилась необходимымъ слѣдствіемъ и новымъ выраженіемъ международнаго характера станціи. Затраты на изданіе «Fauna und Flora etc...» очень значительны, и хотя число подписчиковъ (**) уже велико, но все таки взносами изданіе не окупается и существуетъ только благодаря матеріальной помощи прусскаго правительства, русскаго министерства народнаго просвѣщенія и римской академіи наукъ, которая принимаетъ на свой счетъ печатаніе рисунковъ италіянскихъ монографій.

Другое изданіе станціи, болѣе скромное по внѣшности, озаглавлено: «Mittheilungen aus der Zoologischen Station». Оно не содержитъ въ себѣ зоологическихъ монографій, но заклю-

(*) Русскій языкъ также допускается, но русскіе ученые сами избѣгаютъ печатать на немъ свои труды, вслѣдствіе абсолютнаго незнакомства съ нимъ иностранныхъ ученыхъ.

(**) Подписная цѣна изданія—50 марокъ въ годъ. Наши морскія библіотеки сдѣлали бы важное дополненіе къ имѣющимся въ нихъ сочиненіямъ по естествознанію моря подписавшись на эти труды зоологической станціи.

Digitized by Google

чаетъ въ себѣ болѣе или менѣе обширные отчеты о трудахъ учрежденія; статьи печатаются здѣсь также на любомъ изъ названныхъ выше языковъ, по выбору авторовъ.

Наконецъ станція уже три года тому назадъ начала публиковать подробный «Compte rendu» сочиненій и статей по зоологіи съ аналитическимъ разборомъ ихъ. Этотъ «Zoologisches Jahresbericht» образуетъ ежегодно два толстыхъ тома и раздѣляется на 4 отдѣла, которые могутъ продаваться отдѣльно (Animaux inferieurs, Arthropodes, Mollusques, Vertébres).

Описанныя нами изданія, повторяемъ, уже сами по себѣ способны установить высокое значеніе неаполитанской зоологической станціи и совершаемыхъ здѣсь работъ; они далеко разсылаютъ лучи свѣта, исходящаго изъ этого ученаго центра.

Лабораторія станціи представляетъ въ дѣйствительности большую школу усовершенствованій во всемъ, что касается техники анатоміи и гистологіи. Эта школа постоянно развивается; каждый изъ работавшихъ здѣсь ученыхъ внесъ въ нее свою долю опытности, получивъ въ обмѣнъ результаты опытности своихъ собратовъ. Во многихъ спеціальныхъ изданіяхъ появились описанія методовъ изслѣдованія, изобрѣтенныхъ или усовершенствованныхъ на Неаполитанской станціи, и недавно американскій ученый г. Witman посвятилъ изученію всѣхъ этихъ методовъ весьма обширную статью «Methods of microscopical research in the Zoological Station in Naples» (American Naturalist; XVI, 9).

Для занимающихся въ лабораторіи нуженъ обширный, разнообразный и постоянно возобновляющійся матеріалъ. Добываніемъ этого матеріала вблизи береговъ занимаются опытные, выученные станціею рыболовы, а для ловли животныхъ въ отдаленныхъ частяхъ залива и на большихъ глубинахъ при станціи имѣются два небольшихъ парохода, снабженные сѣтями, драгами и прекраснымъ водолазнымъ аппаратомъ.

Въ зимніе и весенніе мѣсяцы (отъ декабря до мая), когда теченія приносятъ съ моря особенно большое количество морскихъ животныхъ, пароходы почти непрерывно плаваютъ въ водахъ заливовъ Неаполитанскаго, Салернскаго и Гаетскаго,

Digitized by Google

занимаясь ловлею живаго матеріала. Нерѣдко ученые сами участвуютъ въ этихъ экскурсіяхъ, знакомясь съ пріемами добыванія изъ глубины водъ предметовъ ихъ будущихъ изслѣдованій.

Не смотря на то, что тяжелые, въ матеріальномъ отношеніи, первые годы существованія станціи породили въ финансовомъ активѣ послѣдней нѣкоторый, впрочемъ съ годами уменьшающійся дефицитъ, профессоръ Дорнъ съ довѣріемъ смотритъ на будущность своего дѣтища и съ неослабною энергіею постоянно заботится о возможно полномъ развитіи его. Такъ, въ настоящемъ же году будетъ приступлено къ постройкѣ зданія, предназначеннаго для работъ по физіологіи. Въ ученой литературѣ радостно привѣтствуютъ учрежденіе этой новой функціи дѣятельности станціи, столь важной для успѣховъ біологіи. «Естествоиспытатель, посвятившій себя изученію физіологіи,—говорятъ натуралисты,—не долженъ ограничиваться знакомствомъ съ животнымъ міромъ суши; выводы его будутъ полны пробѣлами, если онъ отвернется отъ изученія міра морскихъ организмовъ». До сихъ поръ осуществленіе такихъ совмѣстныхъ изслѣдованій, въ желаемой степени, было весьма затруднительнымъ. Профессоръ Дорнъ пошелъ на встрѣчу и этому требованію науки.

Одновременно съ развитіемъ лабораторныхъ трудовъ зоологической станціи предполагается и большее распространеніе ея дѣятельности на морѣ. Уже составленъ проектъ большаго парохода (около 250 фут. длины), который долженъ будетъ добывать животныхъ для изученія не только въ водахъ залива, но въ Средиземномъ, Красномъ и друг. моряхъ. Красное море особенно интересуетъ естествоиспытателей: находясь въ жаркомъ климатѣ и отличаясь соленостью, оно изобилуетъ богатою и разнообразною органическою жизнью. Внутреннему размѣщенію парохода предполагается придать устройство приспособленное и для лабораторныхъ работъ во время плаванія. Само собою разумѣется, что постройка и содержаніе такого парохода потребуютъ большихъ денежныхъ затратъ, но уже значительная часть необходимой суммы обезпечена пожертвованіемъ Германскаго правительства. Кромѣ того,

Digitized by Google

Италіянское морское министерство изъявило готовность содержать на свой счетъ команду проектируемаго парохода и снабжать его постоянно углемъ. Недостающую часть суммы профессоръ Дорнъ надѣется составить содѣйствіемъ ученыхъ обществъ и просвѣщенныхъ капиталистовъ. Въ средѣ русскихъ моряковъ часто слышны были голоса живѣйшаго интереса и участія къ знаменитой экспедиціи *Challenger'a*, обогатившей и продолжающей (*) обогащать науку драгоцѣнными результатами своихъ изслѣдованій. Мы не сомнѣваемся поэтому, что многіе изъ читателей искренно пожелаютъ успѣха и этой новой экспедиціи, которая, разъ возникнувъ, по всей вѣроятности будетъ дѣйствовать непрерывно, рука объ руку съ другими функціями дѣятельности зоологической станціи.

До сихъ поръ мы ничего не говорили еще о весьма важныхъ работахъ, совершающихся въ стѣнахъ разсматриваемаго нами учрежденія—о консервированіи и составленіи коллекцій морскихъ животныхъ по найденнымъ здѣсь методамъ.

Въ прежнее время въ естественно-историческихъ музеяхъ почти не было коллекцій низшихъ животныхъ: деликатные организмы ихъ дѣлались почти неузнаваемыми, если для сохраненія ихъ погружали въ алкоголь на тѣхъ же основаніяхъ, что и тѣла другихъ животныхъ. Роскошныя актиніи, нѣжныя медузы, причудливые сифонофоры обращались послѣ смерти въ безформенныя студенистыя массы, въ которыхъ невозможно было видѣть и слѣда красотъ, характеризующихъ ихъ при жизни. Точно также волшебный полипъ прежде скрывался передъ смертью въ норку на построенной имъ самимъ вѣткѣ коралла, и естествоиспытатель не могъ озна-

---

(*) Отчеты о результатахъ детальной разработки матеріала, собраннаго этою экспедиціею, до сихъ поръ еще ежегодно составляютъ обширные роскошно-изданные томы.

Digitized by Google

комиться даже съ внѣшнимъ видомъ этого дѣятельнаго архитектора морскихъ глубинъ, не посѣтивъ или аквaріумовъ, или гѣхъ морей, въ которыхъ онъ водится. Благодаря трудамъ Неаполитанской зоологической станціи, теперь обстоятельства совершенно измѣнились: музеи и университетскіе кабинеты начинаютъ наполняться коллекціями нѣжнѣйшихъ низшихъ животныхъ, сохраненныхъ не только въ узнаваемомъ видѣ, но и въ такомъ совершенномъ состояніи, что привезенныя изъ отдаленныхъ странъ, пролежавшія въ закупоренной банкѣ нѣсколько лѣтъ, они еще могутъ служить драгоцѣннымъ матеріаломъ для гистологическихъ и анатомическихъ изслѣдованій.

Такому богатому результату наука обязана главнымъ образомъ молодому италіянскому ученому Сальваторе Лобіанко, состоящему теперь консерваторомъ при лабораторіи станціи; всѣ методы консервированія низшихъ организмовъ найдены почти исключительно имъ, и значеніе трудовъ его высоко оцѣнено въ ученомъ мірѣ. Имя его хорошо извѣстно натуралистамъ всѣхъ націй, и составленныя имъ коллекціи вѣнчались высшими наградами на различныхъ ученыхъ выставкахъ. Автору предлагаемой статьи пришлось быть свидѣтелемъ того впечатлѣнія, которое производили на образованныхъ посѣтителей международной выставки рыболовства и рыбоводства въ Лондонѣ въ 1883 г. коллекціи морскихъ животныхъ, консервированныхъ на Неаполитанской зоологической станціи. Кромѣ того, въ іюлѣ мѣсяцѣ настоящаго года авторъ прожилъ въ Неаполѣ около 4 недѣль, въ теченіи которыхъ ежедневно большую часть времени проводилъ въ аквaріумѣ и кабинетахъ зоологической станціи и здѣсь имѣлъ случай лично познакомиться съ г. Лобіанко и съ результатами его неутомимыхъ и талантливыхъ трудовъ. То уваженіе, котораго нельзя не чувствовать къ нему при знакомствѣ съ нимъ, возрастаетъ еще болѣе, когда узнаешь, что своими настоящими познаніями онъ обязанъ исключительно самому себѣ. Сынъ необразованныхъ родителей онъ поступилъ на станцію, въ самомъ началѣ основанія ея, едва грамотнымъ 12 лѣтнимъ мальчикомъ въ качествѣ лабораторной прислуги, здѣсь

богатый матеріалъ, развернувшійся передъ его глазами, вызвалъ къ жизни его врожденную любовь къ изученію природы. Талантъ и трудолюбіе, умѣло поощряемые профессоромъ Дорномъ, помогли ему найти средства съ успѣхомъ слѣдовать своимъ влеченіямъ и, какъ мы уже сказали, теперь онъ извѣстенъ въ средѣ ученыхъ, какъ прекрасный систематикъ и лучшій консерваторъ низшихъ морскихъ организмовъ.

Въ послѣднее время г. Лобіанко занялся также приготовленіемъ микроскопическихъ препаратовъ морскихъ животныхъ и, по отзыву натуралистовъ, сдѣланное имъ въ этой области, уже даетъ надежду, что онъ и здѣсь достигнетъ такихъ же совершенныхъ результатовъ, какъ въ консервированіи.

Намъ остается сказать еще *объ участіи Италіянскихъ моряковъ* въ дѣятельности описанной нами зоологической станціи. Въ виду сочувствія, постоянно выражаемаго Италіянскимъ морскимъ министерствомъ развитію учрежденія, выросшаго въ Неаполѣ, профессоръ Дорнъ предложилъ ему прикомандировать для опыта къ зоологической станціи на 4 мѣсяца морскаго офицера съ тѣмъ, чтобы послѣдній, въ теченіи этого срока, обучался здѣсь ловлѣ и консервированію морскихъ животныхъ. Пріобрѣтенныя имъ свѣдѣнія, говоритъ г. Дорнъ, могутъ быть приложены къ дѣлу съ пользою для науки во время кругосвѣтнаго плаванія на военномъ кораблѣ». Это предложеніе профессора Дорна было принято въ принципѣ морскимъ министерствомъ въ 1881 г. и затѣмъ очень скоро достигло осуществленія.

«27 декабря 1881 г.,—пишетъ проф. Дорнъ въ своемъ отчетѣ о дѣятельности станціи за 1882—84 гг.,—представился мнѣ молодой морской офицеръ лейтенантъ Gaetano Chierchia со словами: «я командированъ морскимъ министерствомъ на 4 мѣсяца на зоологическую станцію для изученія подъ вашимъ руководствомъ ловли и консервированія морскихъ животныхъ. Имѣя честь представиться вамъ, я прошу позволенія приступить къ работѣ, какъ только вы найдете это возможнымъ».

Digitized by Google

«Это немногословное представленіе осталось тѣмъ тверже въ моей памяти, что имъ во первыхъ было положено начало новой, очень важной отрасли дѣятельности зоологической станціи, а во вторыхъ оно завязало первый узелъ связи ея съ офицерами Италіянскаго флота,—связи, которою я особенно дорожу въ виду составленнаго мною плана будущей плавучей зоологической станціи.

Съ энергіею достойною подражанія, занимался у насъ лейтенантъ Chierchia 4 мѣсяца подъ спеціальнымъ руководствомъ г. Лобіанко и удивлялъ всѣхъ членовъ нашего учрежденія своими быстрыми успѣхами на совершенно чуждомъ для него до тѣхъ поръ поприщѣ.

По прошествіи 4 мѣсяцевъ онъ устроилъ на корветѣ *Vettor Pisani*, отправлявшемся въ кругосвѣтное плаваніе, маленькую лабораторію, размѣстивъ тамъ всѣ необходимые запасы химическихъ матеріаловъ и инструментовъ. Мы всѣ провожали его, какъ дорогаго сотрудника нашего съ надеждами на хорошіе результаты его настойчивыхъ трудовъ. Надежды эти не только не были обмануты, но напротивъ были далеко превзойдены: уже черезъ 5 мѣсяцевъ по отплытіи корвета пришла къ намъ первая посылка, содержавшая результаты драгированія и ловли пелагическихъ животныхъ между Гибралтаромъ, Бразиліею и Монтевидео. Весь матеріалъ былъ превосходно сохраненъ и при посылкѣ находился подробный отчетъ объ обстоятельствахъ ловли (глубина, температура, теченіе и т. п.) во всѣхъ случаяхъ. Я ни минуты не колеблюсь утверждать, что никогда до тѣхъ поръ береговъ Европы не достигала такая цѣнная коллекція морскихъ организмовъ. Черезъ слѣдующіе 4 мѣсяца получена вторая коллекція еще обширнѣе, чѣмъ первая, составленная при плаваніи отъ Монтевидео къ мысу Горнъ черезъ архипелагъ Патагонскихъ острововъ. Маршрутъ этотъ командиръ корвета капитанъ Palumpo обязательно избралъ съ дозволенія морскаго министерства по моей спеціальной просьбѣ. Такимъ же образомъ доставлены намъ еще матеріалы, собранные на пути вдоль береговъ Перу, Панамы и Галапагосскихъ острововъ.

Digitized by Google

Vettor Pisani продолжаетъ (*) свой путь изъ Перу черезъ Австралію къ Филиппинскимъ островамъ и въ Китай, и мы скоро ожидаемъ еще новыхъ сокровищъ».

«Италіянское морское министерство,—продолжаетъ профессоръ Дорнъ,—не ограничилось опытомъ лейтенанта Chierchia и командировало на зоологическую станцію послѣ него еще трехъ офицеровъ: лейтанантовъ Cercone, Orsini и Colombo. Первый сдѣлалъ плаваніе въ Вестъ-Индію, хотя къ сожалѣнію слишкомъ короткое и сопровождавшееся сильными бурями, но все таки давшее ему возможность собрать для станціи нѣкоторые матеріалы. Лейтенантъ Orsini станціонируетъ въ настоящее время въ Италіянской колоніи Assab, при входѣ въ Красное море, и оттуда присылаетъ намъ драгоцѣнныя и прекрасно сохраненныя коллекціи. Лейтенантъ Colombo, дольше всего остававшійся на зоологической станціи вслѣдствіе личнаго желанія и содѣйствія г. морскаго министра, служилъ затѣмъ на пароходѣ *Washington*, занимающемся гидрографическими работами подъ командою извѣстнаго морскаго офицера и ученаго—капитана Magnaghi. Лейтенантъ Colombo при этомъ успѣлъ составить прекрасную коллекцію морскихъ животныхъ Средиземнаго моря, а въ настоящее время вновь командированъ на зоологическую станцію для дальнѣйшаго расширенія своихъ свѣдѣній».

Въ началѣ текущаго года корветъ *Vettor Pisani* вернулся изъ плаванія и Италіянское правительство назначило коммисію професоровъ для опредѣленія научнаго значенія коллекцій лейтенанта Chierchia.

Результатомъ трудовъ коммисіи было распредѣленіе представленнаго на ея разсмотрѣніе матеріала между 24 учеными натуралистами различныхъ національностей, которые изъявили желаніе имѣть коллекціи консервированныхъ животныхъ—каждый по своей спеціальности—для анатомическихъ и гисто-

(*) Отчетъ профессора Дорна, строки котораго мы цитируемъ, написанъ въ 1884 г. до возвращенія корвета *Vettor Pisani* изъ плаванія. Въ началѣ настоящаго года корветъ окончилъ послѣднее, и результаты трудовъ лейтенанта Chierchia получили свою оцѣнку коммисіею профессоровъ, о чемъ мы говоримъ ниже.

Digitized by Google

логическихъ изслѣдованій. Этотъ фактъ краснорѣчивѣе всякихъ объясненій говоритъ о томъ какое важное пособіе къ достиженію своихъ цѣлей пріобрѣла зоологическая станція въ содѣйствіи морскихъ офицеровъ ея дѣятельности.

Къ сказанному не лишнимъ считаемъ прибавить, что лейтенантъ Chierchia описалъ свое плаваніе отъ Монтевидео до Гваяквиля въ ноябрьской книжкѣ журнала «Rivista Marittima» за 1884 г. въ статьѣ: «Raccolta Zoologica Fatta Dalla R. Corvetta Vettor Pisani Nel Viaggio da Montevideo a Guayaquil». Въ настоящее время онъ трудится надъ подробнымъ описаніемъ работъ своихъ во все время плаванія корвета.

Для читателей Морскаго Сборника безъ сомнѣнія не лишено значенія то обстоятельство, что—согласно заявленію командира корвета—работы лейтенанта Chierchia по составленію коллекцій морскихъ животныхъ отнюдь не были въ ущербъ исполненію имъ прямыхъ обязанностей судоваго офицера. Напротивъ того, лейтенантъ Chierchia зарекомендовалъ себя, какъ прекрасный вахтенный начальникъ и батарейный командиръ.

Лабораторія лейт. Chierchia не занимала много мѣста на корветѣ, помѣщаясь въ батарейной палубѣ на пространствѣ 4 кубическихъ футъ. Этотъ послѣдній фактъ, конечно, не удивитъ нашихъ читателей, хорошо знакомыхъ съ привычкою и умѣньемъ морскаго офицера утилизировать каждый уголокъ на суднѣ, но совсѣмъ иначе отнеслись къ нему натуралисты, посѣтившіе корветъ во время стоянки его въ Неаполѣ: они рѣшительно отказывались вѣрить, чтобы при такой обстановкѣ можно было произвести съ успѣхомъ какую бы то ни было работу. Результатъ, какъ мы видѣли, показалъ неосновательность ихъ опасеній.

Благодаря блистательному исходу первыхъ попытокъ, Италіянское морское министерство рѣшилось продолжать прикомандированіе офицеровъ флота къ Зоологической станціи, и въ іюлѣ мѣсяцѣ настоящаго года заключило съ профессоромъ Дорномъ контрактъ, которымъ купило право на постоянный рабочій столъ въ лабораторіи станціи.

Digitized by Google

Digitized by Google

ПАМЯТИ КАПИТАНА 1-го РАНГА СВЯТОСЛАВА СТАНИСЛАВОВИЧА ВАЛИЦКАГО.

НЕКРОЛОГЪ

Еще однимъ старинным и уважаемымъ сотрудникомъ «Морскаго Сборника» сдѣлалось меньше.... 29-го августа братья Святослава Станиславовича Валицкаго вмѣстѣ съ многими его сослуживцами, друзьями и почитателями, съ печальною торжественностью проводили прахъ его въ послѣднее на землѣ мѣстопребываніе каждаго изъ насъ смертныхъ. Могила навѣки закрыла мужественныя черты того, котораго вся жизнь была жизнью талантливаго труженика на пользу избранной спеціальности. Смертный свершилъ свой путь, но память о немъ навсегда останется живою между его друзьями и знакомыми, между сотнями его учениковъ и питомцевъ по его преподавательской дѣятельности въ Морскомъ училищѣ и воспитательной—въ Техническомъ—Морскаго вѣдомства. Имя покойнаго еще долго будетъ повторяться всѣми занимающимися морскою артиллеріею, потому что его книга по этой отрасли военныхъ знаній, надолго останется лучшимъ руководствомъ для усвоенія основъ искуства морскаго артиллериста.

Флотъ нашъ былъ въ правѣ ожидать и дѣйствительно ожидалъ многаго отъ только что угасшаго дѣятеля, соединявшаго въ себѣ глубокія математическія познанія теоретика-артиллериста съ практическою сноровкою механика и идеальною преданностью своему предмету философа,—но Провидѣнію было угодно иначе—и одного изъ выдающихся морскихъ артиллеристовъ не стало; морское общество вдругъ лишилось, одного изъ своихъ симпатичнѣйшихъ членовъ!

Не высказать громко горькаго чувства по поводу безвременно постигшей насъ утраты было бы признакомъ, можно

Digitized by Google

сказать, недостаточнаго уваженія къ самимъ себѣ, потому что публичное признаніе выдающихся качествъ кого либо изъ членовъ даннаго общества непремѣнно возвышаетъ и послѣднее, умолчаніе же, въ извѣстныхъ случаяхъ, даетъ поводъ предполагать непониманіе или равнодушіе къ истинно почтенному въ обществѣ. На насъ лежитъ обязанность указывать присутствіе въ нашей средѣ, такихъ членовъ общества, которые, выходя изъ ряда своими талантами составляютъ его честь и гордость. При жизни талантовъ выдающихся, они сами, своими трудами, даютъ возможность печати служить откликомъ уваженія общества къ таланту ведущему его къ прогрессу; послѣ же роковой остановки въ дѣятелѣ всего земнаго, доброе слово надъ свѣжею могилою является какъ бы возвращеніемъ долга общества дѣятелю, въ который оно вошло при жизни талантливаго человѣка. Долги обществъ талантамъ заключаются въ томъ, что только благодаря ихъ движенію въ общественной средѣ, различныя отдѣльныя общества могутъ оправдывать свое существованіе и съ успѣхомъ обороняться отъ уничтоженія. Именно сказать это доброе слово надъ только-что закрывшеюся могилою коллеги-сослуживца и будетъ задачею послѣдующаго изложенія настоящей замѣтки.

Въ 1850 году, 12-ти лѣтнимъ мальчикомъ, Святославъ Станиславовичъ поступилъ на младшій кадетскій курсъ Морскаго корпуса и съ перваго же года обратилъ на себя вниманіе отличными успѣхами въ наукахъ, вслѣдствіе которыхъ его переводы изъ класса въ классъ производились во все время пребыванія къ корпусѣ не иначе, какъ первымъ по курсу ученикомъ; свои плаванія на судахъ юноша Валицкій началъ съ 1851 года и продолжалъ въ послѣдующіе своего ученичества на корпусномъ фрегатѣ «Надежда», команда котораго въ тѣ времена комплектовалась воспитанниками 1-й роты. Первый годъ войны 1854 года «средній гардемаринъ» Валицкій плавалъ на кораблѣ «Нарва» состоявшемъ тогда въ эскадрѣ адмирала Рикорда, при оборонѣ Кронштадта; въ 1855 году всѣ старшіе гардемарины, а въ числѣ ихъ и молодой Святославъ Валицкій были расписаны на только что выстроенныя винтовыя канонерскія лодки. Гардемарину Валиц-

Digitized by Google

кому пришлось плавать на лодкѣ «Копчикъ» подъ командою лейтенанта Вреде.

Въ 1856 году Валицкій былъ произведенъ въ мичманы и поставленъ по списку третьимъ, единственно только потому, что передъ производствомъ въ офицеры онъ былъ унтеръ-офицеромъ, а не фельдфебелемъ; по экзаменнымъ баламъ Валицкій стоялъ по обыкновенію въ курсѣ первымъ, но двумъ фельдфебелямъ, его сверстникамъ, послѣ экзаменовъ прибавили по существовавшимъ правиламъ такую сумму балловъ, что эти фельдфебели сдѣлались первымъ и вторымъ, Валицкому же досталось въ выпускѣ третье мѣсто.

Первую мичманскую кампанію Святославъ Станиславовичъ продолжалъ плавать на той же лодкѣ «Копчикъ» на которой плавалъ предшествовавшее лѣто, но на этотъ разъ въ огромномъ сообществѣ другихъ 79 лодокъ составлявшихъ эскадру вице-адмирала Митькова.

Съ начала учебныхъ занятій зимы 1856—1857 годовъ, оставшись при офицерскихъ классахъ Морскаго корпуса, молодой Валицкій такимъ образомъ вступилъ на путь морякаученаго, по которому потомъ и шелъ всю жизнь съ полнымъ успѣхомъ и непоколебимою твердостью. Достойно замѣчанія, что первыми шагами его на этомъ пути руководили такія свѣтила русской науки, какъ В. Я. Буняковскій, М. В. Остроградскій, А. Н. Савичъ и другіе европейски извѣстные математики. Посѣянное такими сѣятелями зерно въ молодомъ Валицкомъ нашло благодарную почву; ставъ съ младшаго офицерскаго класса первымъ въ немъ слушателемъ, по своимъ занятіямъ, первымъ же онъ и вышелъ на флотъ, о чемъ свидѣтельствуетъ имя его, занесенное на мраморную доску бывшихъ офицерскихъ классовъ, нынѣ Николаевской Морской Академіи.

Съ перваго года слушанія академическаго курса мичманъ С. Валицкій близко сошелся съ извѣстнымъ въ кружкѣ морскихъ писателей знатокомъ иностранныхъ языковъ и замѣчательно хорошимъ и пріятнымъ человѣкомъ, Андреемъ Васильевичемъ Фрейгангомъ, въ тѣ времена принимавшимъ дѣятельное участіе въ изданіи «Морскаго Сборника» по отдѣлу обоз-

Digitized by Google

рѣнія иностранныхъ морскихъ и техническихъ журналовъ. Андрей Васильевичъ весьма расположился къ молодому Валицкому и часто дѣлился съ нимъ своею журнальною работою. Такимъ образомъ, съ первыхъ же мѣсяцевъ самостоятельной внѣ училищной жизни, Валицкій имѣлъ случай выказать и развить свои склонности и полную способность къ учено-литературному способу изложенія мыслей. Весьма вѣроятно, что это близкое знакомство съ такимъ хорошимъ лингвистомъ, какимъ былъ А. В. Фрейгангъ, было для Валицкаго одною изъ побудительныхъ причинъ серіозно приняться за изученіе европейскихъ языковъ, знаніемъ которыхъ впослѣдствіи онъ и отличался. Научныя статьи на французскомъ, англійскомъ, нѣмецкомъ и италіянскомъ языкахъ, для Святослава Станиславовича, были такъ же совершенно доступны, какъ и на русскомъ. Въ тѣ времена слушатели офицерскихъ классовъ, проработавъ зиму въ аудиторіяхъ, на лѣто снова возвращались къ морской жизни, а потому и Святославъ Станиславовичъ, по выдержаніи переходнаго экзамена въ средній офицерскій классъ, на лѣто 1857 года былъ назначенъ на пароходо-фрегатъ «Грозящій» на должность вахтеннаго начальника. Зима 1857—1858 годовъ для мичмана С. Валицкаго снова прошла въ слушаніи академическаго курса наукъ, лѣ томъ же 1858 года, служа на пароходѣ «Графъ Вронченко», онъ имѣлъ плаваніе по портамъ Финскаго залива съ Государемъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ Николаемъ Александровичемъ. Осенью въ томъ же году мичману С. Валицкому представлялся случай идти заграницу, на отправлявшемся тогда въ Средиземное море кораблѣ «Ретвизанъ». Предстояло на выборъ—или кончать офицерскій классъ, или же принять участіе въ заманчивомъ плаваніи на великолѣпнѣйшемъ двухдечномъ кораблѣ. Для молодаго человѣка соблазнъ, конечно, былъ не малый, но мичманъ С. Валицкій, въ своихъ воззрѣніяхъ на жизнь, былъ уже на столько твердъ, что возможность пріобрѣсти солидныя знанія по математикѣ предпочелъ пріятностямъ заграничнаго плаванія.

Выйдя въ 1859 году изъ офицерскаго класса первымъ, мичманъ С. Валицкій, съ осени этого года, былъ назначенъ

Digitized by Google

на строившійся тогда на Охтѣ фрегатъ «Ослябя» а потому слѣдующую зиму опять провелъ въ Петербургѣ и въ это время, по рекомендаціи Александра Ильича Зеленаго, ему поручено было корректированіе 2-го изданія Астрономіи Семена Ильича Зеленаго. Затѣмъ, фрегатъ «Ослябя» для вооруженія былъ переведенъ въ Кронштадтъ, куда вмѣстѣ съ нимъ перебрался и мичманъ С. Валицкій. Здѣсь, между дѣломъ изготовленія фрегата къ плаванію, Свят. Валицкій принялъ участіе въ одномъ литературномъ начинаніи, въ настоящее время совершенно окрѣпшемъ и занимающемъ подобающее ему мѣсто среди общественныхъ явленій кружка Кронштадтскихъ моряковъ. Извѣстно, что начало шестидесятыхъ годовъ для всего русскаго было эпохою великихъ реформъ, когда все наше общество сильно зашевелилось, выказывая стремленіе къ саморазвитію; въ этомъ общемъ движеніи моряки военнаго флота были далеко не въ числѣ отстававшихъ и одно изъ доказательствъ тому нельзя не усмотрѣть въ зародившемся тогда сознаніи у нѣкоторыхъ членовъ Кронштадтскаго общества моряковъ, необходимости и своевременности и имъ основать свой собственный печатный органъ. Небольшой кружокъ этихъ иниціаторовъ не обошелся безъ того, чтобы въ рядахъ его не стоялъ и мичманъ Святославъ Валицкій, который вмѣстѣ съ другими, на свой страхъ и счетъ, принялъ участіе въ возникновеніи газеты «Кронштадтскій Вѣстникъ»; послѣдствія показываютъ что предпріятіе не было мертворожденнымъ.

Осенью 1861 года мичманъ С. Валицкій на фрегатѣ «Ослябя» ушелъ въ заграничное плаваніе, на станцію въ греческія воды. Извѣстно, что въ 1862—1863 годахъ въ Греціи происходили народныя волненія, послѣдствіемъ которыхъ было отреченіе отъ греческой короны Оттона I-го и восшествіе на престолъ новой датской династіи въ лицѣ короля Георга I-го. Во все это безпокойное для Греціи время, фрегатъ «Ослябя» простоялъ въ Пиреѣ и на С. Валицкаго, передъ тѣмъ только что произведеннаго въ лейтенанты, между прочимъ было возложено начальствованіе карауломъ, довольно продолжительное время содержавшимся въ домѣ русскаго посольства въ Аѳинахъ, для охраны посланника отъ различныхъ, во время рево-

Digitized by Google

люцій, возможныхъ случайностей. Осенью 1863 года фрегатъ «Ослябя», подъ командою Ивана Ивановича Бутакова, вышелъ изъ Средиземнаго моря и отправился въ Сѣверную Америку на соединеніе съ эскадрою контръ-адмирала Лесовскаго. Такимъ образомъ и лейтенанту С. Валицкому пришлось служить на эскадрѣ знаменитой по тому значенію, которое ей приписывали и продолжаютъ приписывать.

Въ 1864 году фрегатъ «Ослябя», подъ флагомъ начальника эскадры, возвратился на Кронштадтскій рейдъ и лейтенантъ С. Валицкій оказался въ то время уже на столько замѣченнымъ по службѣ, что немедленно по окончаніи кампаніи фрегатомъ, былъ назначенъ флагъ-офицеромъ къ начальнику только что сформированной тогда броненосной эскадры, контръ-адмиралу Ивану Ѳедоровичу Лихачеву. Это назначеніе было тѣмъ болѣе выдающимся, что молодому флагъ-офицеру было поручено особое и спеціальное дѣло, устраивать на судахъ эскадры, только что начавшее тогда входить во всеобщее употребленіе, сосредоточеніе артиллеріи, которое лейтенантомъ С. Валицкимъ и было выполнено на броненосномъ фрегатѣ «Севастополь» и на батареѣ «Нетронь-Меня».

Сослуживцамъ Святослава Станиславовича извѣстно какой строгой служебной оцѣнкѣ подвергалась дѣятельность офицеровъ въ первой броненосной эскадрѣ, а потому нужно предположить, что труды въ ней по артиллеріи лейтенанта С. Валицкаго были дѣйствительно успѣшными, такъ какъ именно къ этому времени относится начало его извѣстности во флотѣ, какъ спеціалиста по морской артиллеріи. Слѣдствіемъ такой составившейся репутаціи лейтенанта Валицкаго, было приглашеніе его тогдашнимъ начальникомъ Морскаго Училища контръ-адмираломъ Римскимъ-Корсаковымъ сначала къ прочтенію пробной лекціи по морской артиллеріи передъ конференціею училища, а потомъ и къ постоянному преподаванію этого предмета въ его спеціальныхъ классахъ. Преподавательская дѣятельность Святослава Станиславовича продолжалась почти двадцать лѣтъ, закончившись въ октябрѣ 1884 года назначеніемъ его инспекторомъ классовъ Техническаго училища Морскаго вѣдомства.

Digitized by Google

Къ началу академической карьеры Святослава Станиславовича относится его первый, подписанный полною его фамиліею, учено-литературный трудъ, заключавшійся въ критическомъ разборѣ одной французской книги, подъ заглавіемъ: «*Balistique sous-marine—Calcul d'un projectile sous-marin explosif par M. A. Dèvèze*».

Подводный снарядъ 1866 года, о которомъ въ своей книгѣ трактовалъ французскій ученый, былъ предвѣстникомъ нынѣшнихъ минъ Уайтхеда; важность идеи нанесенія вреда броненоснымъ судамъ, именно въ подводной части, не ускользнула отъ проницательнаго ума лейтенанта С. Валицкаго, вслѣдствіе чего онъ тщательно занялся изученіемъ новаго предложенія и съ появленіемъ въ № 4 «Морскаго Сборника» 1867 года изслѣдованія, за подписью «С. Валицкій», значеніе разрывнаго подводнаго снаряда, для русской военно-морской техники сдѣлалось вполнѣ яснымъ.

Въ 1866 году, женившись, Святославъ Станиславовичъ поступилъ въ Морское Училище отдѣленнымъ начальникомъ и продолжая заниматься своею артиллеріею ежегодно до 1874 года плавалъ на судахъ училищной учебной эскадры въ качествѣ наставника-наблюдателя за занятіями воспитанниковъ. Въ 1871 году лейтенантъ С. Валицкій, во время начальствованія училищемъ еще Воина Андреевича Римскаго-Корсакова, за отличіе по службѣ, былъ произведенъ въ первый штабъ-офицерскій чинъ. Изъ этого можно заключить какъ усердны были занятія лейтенанта Валицкаго въ новой его обязанности педагога. Такъ какъ ровность характера и ревностное постоянство въ трудѣ были неотъемлемыми качествами Святослава Станиславовича, то конечно и въ штабъ-офицерскомъ чинѣ онъ продолжалъ быть такимъ же усерднымъ воспитателемъ и преподавателемъ, какимъ былъ и до своего производства за отличіе, но всѣ эти занятія не мѣшали однако же ему продолжать сотрудничать въ «*Морскомъ Сборникѣ*» и, время отъ времени, помѣщать на его страницахъ различныя статьи по артиллеріи о такихъ ея частностяхъ, познакомить съ которыми большинство морскихъ офицеровъ онъ находилъ своевременнымъ. Такимъ образомъ, въ 1873 году, въ нашемъ морскомъ

Digitized by Google

журналѣ появились двѣ его статьи, одна подъ заглавіемъ: «*Усовершенствованные станки морской артиллеріи и современныя боевыя отъ нихъ требованія*», а другая—«*Орудія англійской морской артиллеріи*».

Въ 1874 году, по собственному своему желанію Святославъ Станиславовичъ былъ переименованъ въ штатные преподаватели Морскаго Училища съ спеціальною цѣлью, располагая въ своемъ новомъ званіи большимъ количествомъ свободнаго времени, всецѣло отдаться занятіямъ избраннымъ предметомъ. Въ это время Святославъ Станиславовичъ уже работалъ надъ изобрѣтеніемъ такого механическаго станка, въ которомъ бы сила отдачи могла утилизироваться, для производства всѣхъ дѣйствій, необходимыхъ для того, чтобы изъ только что выстрѣлившаго орудія могъ быть произведенъ выстрѣлъ снова, черезъ самый короткій промежутокъ времени. Задача заключалась въ устройствѣ станка, для тяжелаго орудія, съ самозаряжаніемъ и скорострѣльностью. Одновременно съ этими трудами артиллериста-конструктора Святославъ Станиславовичъ писалъ свой курсъ морской артиллеріи, который, выйдя изъ печати въ 1880 году, былъ очень строго, но съ почетомъ, разобранъ нашимъ извѣстнымъ ученымъ артиллеристомъ и опытнымъ тактикомъ и преподавателемъ артиллеріи генераломъ Шкляревичемъ. Работая надъ своимъ «*Руководствомъ для преподаванія артиллеріи*» Святославъ Станиславовичъ, можно смѣло сказать, не оставлялъ безъ основательнаго изученія ничего, что только появлялось новаго въ области его предмета, какъ у насъ, такъ и заграницею и перечитывалъ рѣшительно все, печатавшееся по артиллерійскому дѣлу въ военныхъ журналахъ: русскихъ, французскихъ, англійскихъ, италіянскихъ и нѣмецкихъ. Къ этому періоду дѣятельности покойнаго относятся труды его для «*Морскаго Сборника*», появившіеся въ 1875 году, подъ заглавіемъ: «*Морскіе скрывающіеся станки*» и въ 1877 году подъ заглавіемъ: «*Лучшій способъ стрѣльбы въ морской войнѣ*». Въ 1880 году капитанъ-лейтенантъ Валицкій былъ произведенъ въ капитаны 2 ранга.

Послѣдніе годы своей жизни Святославъ Станиславовичъ перенесъ жестокую болѣзнь, а поправившись отъ нея имѣлъ

Digitized by Google

несчастіе схоронить жену свою, Вѣру Михаиловну, рожденную Тихменеву, съ которою примѣрно прожилъ около 18 лѣтъ.

Всѣ эти болѣзни и горести не останавливали неутомимаго труженика въ его работѣ надъ изобрѣтеніемъ механическаго станка и въ послѣднее время онъ довелъ свое дѣло до конца. Отправляясь въ нынѣшнемъ іюлѣ заграницу полечиться, къ чему побуждали его не совсѣмъ еще изгладившіеся въ немъ слѣды его послѣдней тяжкой болѣзни, Святославъ Станиславовичъ лично говорилъ автору настоящей замѣтки, о достиженіи, наконецъ того, что станокъ началъ дѣлать рѣшительно все, что желательно было изобрѣтателю чтобы онъ дѣлалъ и что остается только сдѣлать небольшое исправленіе въ самомъ орудіи, которое подверглось несущественному поврежденію во время испытанія станка стрѣльбою, для того чтобы послѣдній могъ быть признанъ совершенно готовымъ къ сдачѣ на службу. Несомнѣнно, что Святославъ Станиславовичъ, оставшись въ живыхъ, скоро довелъ бы до конца трудъ, задуманный имъ болѣе пятнадцати лѣтъ тому назадъ и русская морская артилерія такимъ образомъ получила бы самозаряжающіяся, скорострѣльныя тяжелыя орудія; но столь нежданная, преждевременная смерть, конечно задержитъ исполненіе надеждъ, почти уже осуществившихся.

Въ заключеніе этой коротенькой замѣтки, написанной въ память сошедшаго въ могилу сослуживца, кажется не будетъ ошибкою сказать, что Святославъ Станиславовичъ не имѣлъ ни завистниковъ, ни недоброжелателей; напротивъ, можетъ быть это былъ единственный человѣкъ, отъ всѣхъ знавшихъ его неизмѣнно пользовавшійся не только уваженіемъ, но даже сердечнымъ расположеніемъ. Причины такого къ нему отношенія всѣхъ и каждаго лежали въ свойствѣ его характера, къ которому вполнѣ справедливо можно примѣнить знаменательныя слова, извѣстнаго Путилова, слышать которыя пришлось многимъ морякамъ на одномъ юбилейномъ чествованіи — «онъ обладалъ даромъ привлекать сердца окружающихъ»! Вѣчно трудящійся, вѣчно удрученный заботами о здоровьѣ своей жены, которая съ перваго же года супружества имѣла несчастіе сдѣлаться очень болѣзненною, а въ послѣдніе годы и самъ съ

Digitized by Google

сильно пошатнувшимся здоровьемъ, Святóславъ Станиславовичъ, тѣмъ не менѣе въ обществѣ не появлялся иначе, какъ съ выраженіемъ на лицѣ замѣчательно яснымъ, всегда съ любезно-добродушною, немножко ироническою улыбкою на устахъ; въ арсеналѣ его разсказовъ была всегда готова какая-нибудь шутка по поводу чего либо, подмѣченнаго изъ окружающей жизни, или изъ его продолжительныхъ и частыхъ (по случаю болѣзни жены) путешествій по Европѣ и Америкѣ (въ экспедиціи адмирала Лесовскаго).

Отличная память давала ему легкую возможность разнообразить бесѣду признаками обширной начитанности по части классической литературы извѣстныхъ ему языковъ. Никого не задѣвая, его бесѣда въ обществѣ была способна привести въ хорошее настроеніе его слушателей. Славянскій юморъ былъ постоянною принадлежностью разговоровъ Святослава Станиславовича.

Всѣ эти качества достаточно объясняютъ почему вѣсть о кончинѣ Святослава Станиславовича такъ болѣзненно отозвалась въ сердцахъ у многихъ; но передъ предопредѣленіемъ остается только смиряться и лишь мыслью сосредоточиваться надъ памятью о безвременно сошедшемъ въ могилу.

Д. М.

Кронштадтъ.
5 сентября
1885 г.

Digitized by Google

БИБЛІОГРАФІЯ.

НОВЫЯ КНИГИ.

Русскія:

Отчетъ объ астрономическихъ работахъ Памирской экспедиціи 1883 года, подполковника И. И. Померанцева. СПБ. 1885 г. 22 стр.

Спеціально-минныя суда. Лекціи, читанныя въ минномъ офицерскомъ классѣ. СПБ. лит. Иконникова, съ 1 по 64 стр.

Практическія замѣтки машиниста. Управленіе паровозомъ, ремонтъ и отопленіе его минеральнымъ топливомъ. П. К. Янушевскаго. Воронежъ, 1885 г. 8 д. 172 стр. ц. 1 рубль.

Принципъ энергіи огня въ артиллеріи, М. А. Никитина. СПБ. 1885 г. Тип. Тренке и Фюсно. 8 д. 15 стр. ц. 40 к.

Медицинскія Прибавленія къ Морскому Сборнику. Сентябрь, 1885 г.

Нѣмецко-русскій военно технический словарь, И. Миллера и К. Модраха. Вып. IX (Polarkreis-Schamfielen). СПБ., 1885 г.

Французскія:

Notice sur les instruments stadimétrique, avec 93 figures, par E. Thièry. Paris. Berger-Levrault. Спб., у Цинзерлинга, 12 фр.

Mémorial de l'artillerie de la marine. Томъ XIII вып. 1-й, въ двухъ книгахъ. Изданіе французскаго морскаго министерства, предназначенное исключительно для офицеровъ.

Digitized by Google

Aide-Mémoire d'artillerie naval (приложеніе къ Mémorial de l'artillerie de la marine). Вып. 1-й, 1885 г. Станки на судахъ и станки на береговыхъ укрѣпленіяхъ. Двѣ книги, предназначены исключительно для офицеровъ.

Chronométrie electro-balistique, par H. Mahieu, sous-lieutenant d'artillerie. Съ чертежами, 1885 г. Bruxelles. C. Maquardt. 1 фр.

Traité élémentaire des mesures électriques, par Kempe. Переводъ съ третьяго англійскаго изданія. Paris. Gauthier-Villars. Цѣна 12 франковъ.

De la guerre navale. Opinion d'un marin. 1 vol. in 12. Paris. Berger-Levrault et C°. Цѣна $1^1/_4$ франка.

Mélanges mathématiques, par E. C. Catalan. T. I. Paris, 1885. Въ Спб. у Эггерса и К°, цѣна 5 рублей.

Etude sommaire sur les calibres perforants de côte et de bord, en Allemagne, en Italie, en Angleterre et en France, par M. Rodier, capitaine d'artillerie de la marine. Paris, Baudoin.

Resumé analytique de la théorie des marées, telle qu'elle est établie dans la mécanique céleste de Laplace, par Edm. Dubois. Цѣна 4 франка.

Etude sur les torpilleurs, par M. A. Normand. Paris, Gauthier-Villars. Въ этой брошюрѣ, по словамъ «*Journal de la Marine*», г. Норманъ, извѣстный строитель миноносокъ во Франціи, даетъ очень обстоятельное изложеніе относительно водоизмѣщенія, скорости хода и возможныхъ измѣненій въ постройкѣ миноносокъ. Между прочимъ авторъ высказываетъ, что съ какой бы стороны ни разсматривать дѣло, всегда шестовая мина имѣетъ преимущество передъ тараномъ. Г. Норманъ также оспариваетъ извѣстное мнѣніе г. Габріеля Шарма о большой пользѣ проектируемыхъ послѣднимъ маленькихъ канонерскихъ лодокъ.

Англійскія:

The British Navy in the present year of grace, by an undistinguished naval officer

Papers on Naval Operations for the year ending July 1885. Изданіе статистическаго отдѣленія флота Соединенныхъ Штатовъ.

Digitized by Google

По словамъ «*Army and Navy Journal*» изъ помѣщеннаго въ означенной книгѣ описанія военныхъ дѣйствій на р. Минъ, вытекаетъ, что результаты бомбардированія арсенала въ Фу-Чоу были совершенно ничтожны. При посѣщеніи арсенала лейтенантомъ Морелемъ, четыре мѣсяца послѣ бомбардированія, почти всѣ машины были въ дѣйствіи; а за мѣсяцъ до этого посѣщенія, китайцы спустили на воду судно, корпусъ котораго былъ значительно поврежденъ французскими снарядами. Такой результатъ американцы приписываютъ слабому дѣйствію на кирпичныя стѣны бомбъ, снабженныхъ быстро взрывающимися ударными трубками и затѣмъ, вообще снисходительности французовъ. Такое мнѣніе согласно съ заключеніями отчета коммендера Гудриха о бомбардированіи Александріи, во время котораго современная сильная артиллерія оказалась не приспособленною для дѣйствія противъ земляныхъ укрѣпленій, съ которыми кирпичныя стѣны имѣютъ нѣкоторое сходство.

Telegraphic determination of longitudes. Отчетъ начальника навигаціоннаго бюро американскаго флота, коммодора Уокера. Изданіе это было начато въ 1874 году, и содержитъ опредѣленія долготъ по берегамъ Мексики и центральной Америки, и по западному берегу Южной Америки. Широты береговыхъ станцій также опредѣлены.

In the Lena Delta, by G. W. Melville, Chief Engineer U. S. N. London, Longmans and C° 1885.

Land Surveying on the meridian and perpendicular System, by W. Penman. London. E. Spon. 1885.

Chain cables and chains, by Th. Traill. London, Cr. Lockwood and C°. 1885.

How to avoid being drowned, or all about flotation, by F. W. Brewster. London, Roberts and Leete. 1885.

Нѣмецкія:

Zonenbeobachtungen der Sterne zwischen 55 und 65 Grad Nördlicher Declination, 2-я часть. Наблюденія, произведенныя на обсерваторіяхъ въ Гельсингфорсѣ и Готѣ. Издано профессоромъ

Digitized by Google

Крюгеромъ. Гельсингфорсъ, 1885 г. Спб., у Эггерса и К°. цѣна 12 р. 70 к.

Bestand der deutschen Fluss-, Kanal-, Haff- und Küstenschiffe am 31 Dezember 1882. Выпускъ 16-й, отдѣла 1-го статистики Германской Имперіи. Berlin, 1885. Въ Спб. у Эггерса и К°, цѣна 1 р. 20 к.

Die Sonne, von H. Fritz. Professor in Zürich. Basel, 1885. У Эггерса и К°, цѣна 95 коп.

Militärische Verwendung der Elektricität als Licht und Kraft. Elektrischer Betrieb neuer Festungs- und Belagerungs-Maschinen. Otto von Giese. Karlsruhe, 1885. У Эггерса и К°, цѣна 1 р. 80 к.

Ueber die symmetrischen Verhältnisse des Planeten-Systems, von Dr. B. M. Lersch. Köln und Leipzig, 1885. У Эггерса и К°, цѣна 95 коп.

Die Technik der Reproduction von Militärkarten und Plänen, von Ottomar Volkmer. Вѣна, Пештъ и Лейпцигъ, 1885 г. Спб. У Эггерса и К°, цѣна 2 р. 70 к.

Sammlung der Beobachtungen von Sternbedeckungen, während der totalen Mondfinsterniss 1884 october 4, gerausgegeben von Otto Struve. Спб. 1885 г. У Эггерса и К°, цѣна 20 коп.

Analytische Geometrie der Ebene, von D-r Fr. Grelle. 2-е испр. изд. Лейпцигъ, 1885 г. Спб. у Эггерса и К°, цѣна 2 р. 40 к.

Die deutsche Wehr-Ordnung, Heer-Ordnung und Marine-Ordnung, von W. L. Solms. Berlin und Leipzig, 1885 г. У Эггерса и К°, цѣна 4 р. 80 к.

Handbuch der ausübenden Witterungskunde, von Dr. W. I. van Bebber. Въ двухъ частяхъ; часть I — предсказанія погоды. Штутгартъ, 1885 г. У Эггерса и К°, цѣна 4 р. 80 к.

Elemente der theorischen Astronomie, von Dr. Karl Israel-Holtzwart. Часть 2-я. Вычисленіе затмѣній; пути метеоровъ; звѣздная астрономія. Висбаденъ, 1885 г. У Эггерса и К°, цѣна 3 р. 35 к.

Nachträge zu dem Abrisse der mathematischen Geographie, und den Elementen der Astronomie, von Dr. Karl Israel-Holtzwart. Висбаденъ, 1885 г. Спб. Эггерсъ и К. цѣна 1 р 30 к.

Der Wunderbau des Weltalls oder Populäre Astronomie, von Dr. I. H. v. Mädler. 8-е изданіе, переработанное докторомъ Клей-

Digitized by Google

номъ, съ атласомъ чертежей. Страсбургъ, 1885 г. Спб. Эггерсъ и К°, цѣна 7 руб. 20 коп.

Die Sonnenflecken und das Wetter, von A. Fischer. 4-й выпускъ, наблюденія послѣ 1-го іюля 1883 года. Эрфуртъ, 1885. Спб. Эггерсъ и К°, цѣна 95 коп.

Lehrbuch der Geophysik und physikalischen Geographie, von Dr. S. Günther. Часть I и II. Штутгартъ, 1885 г. Спб. Эггерсъ и К°, цѣна за обѣ части 15 рублей.

Elemente der Astronomie und matematischen Geographie, von O. Hermes. 3-е исправленное изданіе. Берлинъ, 1885 г. Спб., у Эггерса и К°, цѣна 75 коп.

Die Berechnung der trigonometrischen Vermessungen mit Rücksicht auf die sphäroidische Gestalt der Erde, von I. G. F. Bohnenberger. Съ 13-ю чертежами въ текстѣ. Штутгартъ, 1885 г. Спб., у Эггерса и К°, цѣна 1 р. 10 к.

Siebenstellige Logarithmen, von D-r N. Herz. Leipzig, 1885. Спб., у Эггерса и К°, цѣна 2 р. 40 к.

Эти семизначныя логариѳмы заслуживаютъ вниманія въ томъ отношеніи, что очень удобны для астрономическихъ вычисленій, такъ какъ составлены для тригонометрическихъ функцій черезъ каждую секунду времени.

Nautische astronomische und logarithmische Tafeln, bearbeitet von F. Domke. Берлинъ, 1885 г. Спб., у Эггерса и К°, цѣна 2 р. 70 коп.

Эти мореходныя таблицы, выпущенныя восьмымъ изданіемъ, по порученію министерства торговли и промышленности, приняты въ навигаціонныхъ школахъ Пруссіи. Логариѳмы тригонометрическихъ функцій шестизначныя, но даны только черезъ минуту дуги.

Указатель статей морскаго и техническаго содержанія въ иностранныхъ періодическихъ изданіяхъ.

Armee und Marine Zeitung. № 104 (6-го августа):—Учрежденіе морскаго техническаго комитета австро-венгерскаго флота. № 106:—Плаваніе канонерской лодки *Albatros* въ 1883—1885

*

Digitized by Google

годахъ. № 108:—Капитанъ фонъ Литтроу. № 110:—О минныхъ таранахъ-крейсерахъ.

Army and Navy Gazette. № 1 335 (22-го августа):—Оборона береговъ динамитными бомбами; мнѣніе г. Нормана о минахъ и таранѣ. № 1 336:—Осмотръ портовъ лордами адмиралтейства; подводная лодка Норденфельта; испытаніе артиллеріи броненосца *Colossus*. № 1 337:—Списокъ англійскихъ судовъ въ плаваніи; проба первой изъ новыхъ миноносокъ завода Ярроу. № 1 338:—О малыхъ крейсерахъ англійскаго флота; минные опыты въ Фольсъ-бей, у мыса Доброй Надежды. № 1 339:—Опыты въ Лиддѣ съ взрывчатыми веществами для снаряженія бомбъ.

Army and Navy Journal. № 1 147 (15-го августа):—О нарушеніи контрактовъ по постройкѣ крейсеровъ *Chicago*, *Boston* и *Atlanta*; о машинахъ съ тройнымъ расширеніемъ. № 1 148:—О морскихъ военныхъ дѣйствіяхъ въ минувшемъ году. № 1 149:—Международная гонка англійскихъ и американскихъ яхтъ; испытанія новыхъ орудій американской артиллеріи. № 1 150:—Новая миноноска поручика Залинскаго. № 1 151:—Описаніе мины генерала Бердана.

Bulletin de la Reunion des officiers. № 34:—(22-го августа), № 36 и 37:—Фотографія въ приложеніи къ съемкѣ плановъ.

Deutsche Heeres Zeitung. №№ 69 и 70 (29-го августа):—Англійскіе морскіе маневры и ихъ послѣдствія. №№ 71 и 72:—Маневры германской учебной эскадры; ураганъ 2-го іюня въ Аденскомъ заливѣ. № 73:—Маневры германской учебной эскадры; спускъ крейсера-фрегата *Charlotte*. № 74:—О занятіи Каролинскихъ острововъ. № 75:—О несчастіяхъ съ судами германскаго флота.

Engineer. № 1 547 (21-го августа):—Электрическія машины на выставкѣ изобрѣтеній (ст. XI); самая большая динамитная пушка. № 1 548:—Электрическія машины на выставкѣ изобрѣтеній (ст. XII); почтовый пароходъ *Ireland*; топки морскихъ котловъ; годовой отчетъ о взрывчатыхъ веществахъ. № 1 549:—О силѣ турбинъ, ст. 1-я, профессора Р. Смита; 15-ти тонный кузнечный кранъ; проба почтоваго парохода *Ireland*. —№ 1550:—Электрическія машины на выставкѣ изобрѣтеній (ст. XIII); объ американскихъ паровыхъ котлахъ. № 1551:—

Digitized by Google

Описаніе миннаго крейсера *Scout;* сравненіе флотовъ испанскаго и германскаго; объ американскихъ паровыхъ котлахъ (прод.); разборъ книги «Chain cables and chains»; сравненіе различныхъ электрическихъ лампъ съ накаливаніемъ.

Engineering. № 1 025 (21-го августа):—Машина съ тройнымъ расширеніемъ на пароходѣ *Meteor*; приспособленія Вестона къ лампамъ съ накаливаніемъ; опыты съ взрывчатымъ желатиномъ; комерческіе пароходы, зафрахтованные для крейсерской службы. № 1 026:—Электричество на выставкѣ изобрѣтеній (прод.); пароходъ съ кормовымъ колесомъ для правительства Бразиліи; помповыя машины на выставкѣ изобрѣтеній, ст. I; испытанія мортиръ въ Америкѣ; центробѣжныя помповыя машины (оконч.). № 1 027:—Левенская верфь фирмы В. Денни, въ Думбартонѣ; ростъ и успѣхи торговли сталью въ Шотландіи, электрическая шлюпка *Volta*. № 1 028:—Фэрфильдская верфь фирмы Дж. Эльдеръ, близъ Глазгова; переносный гидравлическій аппаратъ Хиджинсона для заклепыванія болтовъ; корабельная архитектура на выставкѣ изобрѣтеній, ст. II; замѣтки по судостроенію, сообщеніе г. Бойльса. № 1 029:—Описаніе судостроительной верфи Томсона на р. Кляйдѣ; верфь и мастерскія фирмы Непиръ и сынъ, на р. Кляйдѣ.

Hansa. № 16 (9-го августа):—Объ уходѣ за паровыми котлами (оконч.). № 17:—Объ уничтоженіи девіаціи вертикальными цилиндрами изъ мягкаго желѣза; поврежденіе руля на пароходѣ *Bavaria;* статистика судовъ, прошедшихъ Суэцкій каналъ. № 18:—Объ уничтоженіи девіаціи (прод.); Каролинскіе острова. № 19:—Желѣзное и стальное судостроеніе въ Германіи; объ уничтоженіи девіаціи (оконч.); аппаратъ для предохраненія паровыхъ котловъ отъ осадковъ.

Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine. *Сентябрь:*—Англія, какъ военная держава (прод.).

Journal de la Marine, le Yacht. № 388 (15-го августа):—Личный составъ флота; рѣчныя канонерскія лодки во Франціи и въ Англіи, № 389:—Колоніи и флотъ; спускъ парохода *Bretagne*. № 390:—Плаванія французскихъ миноносокъ по внутреннимъ водамъ; сѣти противъ минныхъ атакъ; самопишущіе барометръ и манометръ братьевъ Ричардъ. № 391:—Адмиралъ

Digitized by Google

Курбе; употребленіе жидкаго топлива для паровыхъ котловъ. № 392:—О свидѣтельствахъ командирамъ частныхъ яхтъ; недоразумѣнія между Германіею и Испаніею; новыя рѣчныя лодки для Тонкина.

Marine Engineer. *Августъ:*—Добровольная оборона береговъ Великобританіи; результаты занятій англійской эволюціонной эскадры; по поводу статьи Гобарта-паши о минахъ; посыльное судно *Alacrity*; броненосецъ *Benbow*; паровой приводъ Девиса для управленія рулемъ; исторія колесныхъ пароходовъ (прод.); новые пароходы.

Сентябрь:—Описаніе миноносокъ завода Ярроу и К° съ чертежами миноноски «Батумъ»; Манчестерскій морской каналъ; адмиралтейскія правила относительно храненія миноносокъ; гребной винтъ Кунштедтера; торговые пароходы въ примѣненіи къ военнымъ цѣлямъ; жидкое топливо; новые американскіе крейсеры; исторія колесныхъ пароходовъ; новые пароходы.

Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. № 8:—Опредѣленіе девіаціи компасовъ на паровыхъ судахъ безъ пеленговъ; новѣйшіе хронографы; приближенное построеніе кривой остойчивости; объ электрическихъ запальныхъ трубкахъ; опыты надъ употребленіемъ толстой листовой стали для постройки паровыхъ котловъ (съ англійскаго); свѣдѣнія о новыхъ судахъ флотовъ англійскаго, японскаго и италіянскаго; офиціальное открытіе Петербургскаго Морскаго канала. Въ приложеніи—плаваніе лодки *Albatros*.

Nautical Magazine. *Августъ:* — Иностранцы на англійскихъ судахъ въ случаѣ войны; электрическое освѣщеніе на морѣ; торговля каменнымъ углемъ; новая Британія съ прилежащими островами; дѣйствующій въ Россіи торговый уставъ (прод.); судостроеніе въ Великобританіи въ первой половинѣ 1885 года.

Сентябрь:—Отчетъ королевской коммисіи о гибели людей на морѣ; оборона морскихъ портовъ охотниками; сводъ морскихъ законовъ въ Египтѣ.

Revue d'Artillerie. *Августъ:*—Построеніе таблицъ для навѣсной стрѣльбы (съ италіянскаго); артиллерія въ Соединенныхъ Штатахъ; баллистическія таблицы, составленныя по формуламъ

Digitized by Google

маіора Siacci; артиллерія системы де Банжа на антверпенской выставкѣ.

Сентябрь: — Результаты главнѣйшихъ артиллерійскихъ опытовъ въ Австріи, въ 1884 году; теорія упругаго равновѣсія коническихъ поверхностей (оконч.); стрѣльба по плитамъ Грюзона, въ Германіи; бомбы, снаряженныя взрывчатымъ желатиномъ; прицѣливаніе по подвижной цѣли.

Revue Maritime et Coloniale. *Сентябрь:*—Присужденіе наградъ за лучшія статьи въ журналѣ за 1884 годъ; мнѣніе сэра Томаса Брассея объ англійскомъ флотѣ; происхожденіе острова Бурбонъ; каналъ изъ Нѣмецкаго въ Балтійское море; бюджетъ англійскаго флота на 1885—1886 годъ (оконч.); военное судостроеніе и военный флотъ—соображенія, составляющія предисловіе къ статьѣ по поводу преобразованій къ составѣ флотовъ; военные флоты древнихъ и среднихъ вѣковъ (прод.); о полиціи на рѣкахъ и каналахъ; минный крейсеръ *Scout*; маневры англійскаго флота; броненосецъ *Francesco-Morosini*; морской резервъ италіянскаго флота (личный составъ); вспомогательная служба въ италіянскомъ флотѣ; оборона портовъ Великобританіи; спускъ на воду и подъемъ судовъ бокомъ; новое расположеніе парныхъ винтовъ.

Rivista Marittima. *Май:* — Состояніе италіянскаго торговаго флота къ 31-му декабря 1884 года; измѣреніе глубинъ въ Тихомъ океанѣ корветомъ *Vettor Pisani*; бюджетъ италіянскаго флота (прод.); о госпитальномъ суднѣ (прод.).

Іюнь: — Состояніе италіянскаго торговаго флота (оконч.); бюджеты италіянскаго флота (прод.); дѣйствія французскаго флота у Формозы; сухопутныя и морскія силы англійскихъ колоній; испытанія 47 м.-м. пушекъ Гочкиса во Франціи въ 1884 году; учебныя заведенія австро-венгерскаго флота; о госпитальномъ суднѣ (оконч.).

Іюль и *августъ:*—Внутреннее электрическое освѣщеніе *Giovanni Bausan*; бюджеты италіянскаго флота (прод.); употребленіе минъ Уайтхеда въ войнѣ; типическія изобары; распредѣленіе брони на военныхъ судахъ (съ англійскаго); артиллерія на выставкѣ изобрѣтеній въ Лондонѣ.

Digitized by Google

Times. № 31 528 (18-го августа): — Динамитныя орудія и снаряды. № 31 532 (22-го августа): — Новые американскіе крейсеры. № 31 534:—Новое взрывчатое вещество гелгофитъ. № 31 536: — Испытанія различныхъ освѣтительныхъ матеріаловъ на Соутъ-Форлендскомъ маякѣ; испытаніе артиллеріи броненосца *Colossus*. № 31 537: — Испытаніе артиллеріи броненосца *Colossus*. № 31 538:—Испытаніе новаго 6-дюйм. орудія Армстронга. № 31 544:—Результаты опытовъ по случаю разрыва 6-дюйм. орудія на корветѣ *Active*.

Digitized by Google

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

МОРСКОЕ ДѢЛО ЗА ГРАНИЦЕЮ.

Противоположныя мнѣнія о боевомъ значеніи миноносокъ. По поводу послѣдняго бюджета французскаго флота. Военное судостроеніе за границею: англійскій броненосецъ *Colossus*; стальной крейсеръ *Mersey* и минный крейсеръ *Scout*; германскій крейсеръ-фрегатъ *Charlotte*; французская броненосная лодка *Flamme*, авизо-транспортъ *Meurthe*, авизо-миноносецъ *Dragonne* и рѣчныя канонерки; новые американскіе крейсеры; учрежденіе морскаго техническаго комитета въ австровенгерскомъ флотѣ. **Минное дѣло:** подводная лодка Норденфельта; новая миноноска въ Америкѣ; мина генерала Бердана. **Артиллерія:** 34 цм. (13,4 д.) орудіе полковника де Банжа.

Противоположныя мнѣнія о боевомъ значеніи миноносокъ.

Передъ нами двѣ брошюры, недавно появившіяся въ печати, одна на англійскомъ, а другая на французскомъ языкѣ, въ которыхъ приводятся самыя противоположныя мнѣнія о боевомъ значеніи миноносокъ, сравнительно съ судами броненосными. Эти брошюры заслуживаютъ особеннаго вниманія, въ настоящее время, потому что нынѣшній годъ былъ особенно богатъ различными маневрами произведенными въ главнѣйшихъ иностранныхъ флотахъ съ цѣлью опредѣленія на практикѣ, въ какой мѣрѣ миноноски могутъ оказаться полезными въ будущихъ морскихъ войнахъ. Маневры такого рода въ англійскомъ флотѣ, были описаны въ послѣднихъ книжкахъ «Морскаго Сборника» съ возможною подробностью и, какъ извѣстно, они привели англичанъ къ заключеніямъ не особенно

Digitized by Google

въ пользу миноносокъ, что, однакоже, не помѣшало англійскому адмиралтейству позаботиться о значительномъ увеличеніи флотиліи миноносокъ въ Англіи, далеко въ этомъ отношеніи отставшей отъ нѣкоторыхъ другихъ государствъ. И дѣйствительно, многія атаки англійскихъ миноносокъ оказались неудавшимися, тогда какъ въ другихъ флотахъ явленіе было обратное. Мы склонны думать, что такой результатъ въ англійскомъ флотѣ слѣдуетъ приписать, отчасти предубѣжденію которое долгое время существовало у англичанъ противъ миноносокъ и вообще минъ. Въ послѣднее время это предубѣжденіе, впрочемъ стало разсѣеваться, но и тутъ явился Гобартъ-паша, который, сначала въ статьѣ журнала «Blackwood's Magazine», а потомъ въ отдѣльной брошюрѣ, старался, по его собственному выраженію, «остановить теченіе общественнаго мнѣнія по отношенію къ очень большой дѣйствительности мины Уайтхеда, какъ оружія морской войны.»

Въ предисловіи къ брошюрѣ, озаглавленной «The torpedo scare» (*) Гобартъ-паша заявляетъ, что онъ выступаетъ противъ миннаго дѣла не ради удовольствія полемизировать, а потому, что онъ быть можетъ единственный человѣкъ, который командовалъ эскадрами и отдѣльными военными судами, противъ которыхъ мины употреблялись какъ наступательное оружіе.

Брошюра Гобарта-паши интересна для насъ, русскихъ, еще и въ томъ отношеніи, что въ ней въ первый разъ, обнародованы печатно нѣкоторыя подробности относительно тѣхъ мѣръ какія принимались на турецкомъ флотѣ въ минувшую войну, съ цѣлью противодѣйствія атакамъ нашихъ миноносокъ.

Въ послѣднюю войну, пишетъ Гобартъ-паша, русскія миноноски постоянно атаковывали турецкія суда. Эти атаки производились миноносками вооружёнными не только минами шестовыми и Гарвея, но и новѣйшимъ, въ то время, типомъ минъ Уайтхеда. Миноносками командовали самые энергическіе и смѣлые офицеры, которые прилагали всѣ усилія къ уничтоженію турецкихъ броненосцевъ, однакоже послѣдніе всѣ бла-

(*) «Минная паника».

Digitized by Google

гополучно возвратились послѣ войны въ Константинополь. Единственные потери турецкой эскадры заключались въ двухъ небольшихъ деревянныхъ канонерскихъ лодкахъ, на Дунаѣ, вслѣдствіе безпечности ихъ командировъ.

Такой успѣхъ для турецкихъ судовъ, авторъ приписываетъ употребленнымъ, по его указаніямъ, средствамъ обороны. По мнѣнію Гобарта-паши, суда на ходу должны постоянно мѣнять свое мѣсто, чтобы не быть легко отыскиваемыми непріятельскими миноносками; огней никогда не слѣдуетъ держать никакихъ. Въ случаѣ постановки на якорь, суда должны располагаться небольшими отрядами. Напримѣръ, въ случаѣ состава отряда изъ четырехъ судовъ, послѣднія становятся въ вершинахъ прямоугольника, въ разстояніи одно отъ другого немного болѣе полукабельтова. Вокругъ отряда располагаются, по окружности круга, двадцать четыре шлюпки (каждая отъ 24 до 27 футъ длиною); промежутки между шлюпками при радіусѣ круга около $2^3/_4$ кабельтововъ и, слѣдовательно, разстоянія отъ шлюпокъ до судовъ въ 2 кабельтова, будетъ около 160 футъ. Между шлюпками протягивается проволочный перлинь, поддерживаемый въ срединахъ разстояній между шлюпками, буйками, которые не позволяютъ перлиню тонуть болѣе чѣмъ на два фута, для того чтобы эти погруженныя части перлиня могли служить для запутыванія гребныхъ винтовъ атакующихъ непріятельскихъ миноносокъ. На практикѣ было доказано, что даже обыкновенный тросъ, за неимѣніемъ лучшаго, дѣйствительно останавливалъ движеніе атакующей миноноски и задерживалъ ея движенія при попыткѣ уничтожить одинъ турецкій броненосецъ въ Черномъ морѣ, во время послѣдней войны. Опыты же съ проволочнымъ тросомъ, по словамъ Гобарта-паши, производились очень удовлетворительно въ одномъ изъ флотовъ, и результатомъ было то, что миноноска, идя по 19 узловъ, опрокинулась при попыткѣ броситься полнымъ ходомъ на воображаемаго непріятеля. Теперь мины Уайтхеда снабжаются винтами съ такими острыми лопастями, что тросовый перлинь легко будетъ перерѣзанъ, но съ проволочнымъ этого не случится. Для одиночныхъ судовъ подобная система также примѣнима. Могутъ сказать, пишетъ

Digitized by Google

Гобартъ-паша, что въ свѣжую погоду шлюпки не будутъ въ состояніи удерживать свои мѣста, но по словамъ автора, имѣется много доказательствъ тому, что и миноноски не могутъ тогда стрѣлять сколько нибудь мѣтко.

Стоя на якорѣ вблизи непріятельскихъ береговъ Гобартъ паша также считаетъ возможнымъ уберечься отъ атакъ миноносокъ. Онъ говоритъ, что ему приходилось не рѣдко стоять въ Батумѣ и его окрестностяхъ съ 12-ю и 14-ю судами, противъ которыхъ русскіе устраивали минныя атаки. Но эти послѣднія не имѣли успѣха, и по слѣдующимъ причинамъ: во первыхъ, какъ объяснялъ автору, послѣ войны, одинъ русскій офицеръ, было очень трудно отыскивать Батумскій рейдъ; во вторыхъ, для обороны судовъ въ Батумѣ практиковали слѣдующій способъ: въ городѣ и на судахъ не жгли ночью ни одного огня, и нарушители этого правила наказывались очень строго; затѣмъ отъ мыса, гдѣ расположенъ фортъ, былъ устроенъ импровизированный брекватеръ, состоявшій изъ рангоутныхъ деревьевъ и бревенъ, какія можно было достать. Этотъ бонъ укрѣплялся на якоряхъ по линіи прикрывающій около двухъ третей ширины бухты. Къ бревнамъ были прибиты доски, опускавшіяся въ воду, до глубины около 12 футъ. Польза этого брекватера была обнаружена въ одно утро, когда въ доскахъ нашли отверстіе, и затѣмъ нашли на берегу мину, которая, очевидно отклонилась отъ своего первоначальнаго направленія въ сторону. Мина оказалась не взорванною и будучи найдена сторожевыми шлюпками, вызвала общее удивленіе жителей которые полагали что это рыба, и еще живая, такъ какъ двигала хвостомъ; въ дѣйствительности это былъ гребной винтъ мины, который продолжалъ вращаться.

Нѣсколько другихъ атакъ противъ судовъ въ Батумѣ окончились только тѣмъ, что русскіе потеряли въ сложности три или четыре мины, которыя были найдены въ различныхъ мѣстахъ по берегу и по близости къ ошвартовленнымъ турецкимъ военнымъ судамъ. Одна изъ минъ была въ такомъ хорошемъ состояніи, что г. Уайтхедъ, узнавъ, что турки сдѣлались обладателями секрета, заключилъ съ турецкимъ правительствомъ особый контрактъ, согласно которому обязался

Digitized by Google

дать 25 минъ по ихъ продажной цѣнѣ, при чемъ было условлено, что оттоманское адмиралтейство ничего не платитъ за секретъ, за который другія правительства платили отъ 120 до 150000 рублей кредитныхъ.

Между прочимъ Гобартъ-паша передаетъ слѣдующимъ образомъ подробности объ атакѣ лейтенанта Пущина близъ Сулина. Эскадра, въ числѣ пяти судовъ, имѣла обыкновеніе выходить въ море и крейсеровать каждую ночь, чтобы избѣжать атаки миноносокъ. Въ данномъ же случаѣ, суда возвратились на якорь по случаю дурной погоды и окружили себя сторожевыми шлюпками вышеописаннымъ образомъ. Подходитъ одна изъ русскихъ миноносокъ, вооруженная шестовою миною и смѣло бросается въ атаку одного изъ турецкихъ броненосцевъ. Находясь уже близко къ броненосцу командиръ миноноски замѣтилъ, что что-то внезапно остановило его ходъ; при этомъ къ нему стало приближаться нѣсколько темныхъ предметовъ. Ничего не опасаясь, онъ старался подойти подъ носъ броненосца; увидя же, что нельзя подойти достаточно близко, онъ въ отчаяніи, взорвалъ свою мину, но безъ всякаго вреда турецкому судну, въ которое ударъ былъ направленъ. Вдругъ командиръ оказался сброшеннымъ въ воду, а миноноска опрокинулась. Оказалось, что подвигаясь медленно впередъ, миноноска, запутавъ свой винтъ въ перлинѣ, соединявшемъ сторожевыя шлюпки, притянула къ себѣ двѣ изъ послѣднихъ, а сама опрокинулась и пошла ко дну. Командиръ же, оказавшійся молодымъ офицеромъ по фамиліи Пущинъ, былъ подобранъ сторожевыми шлюпками и привезенъ плѣннымъ на турецкій броненосецъ. Будучи затѣмъ приведенъ совершенно мокрымъ къ начальнику турецкой эскадры, лейтенантъ Пущинъ воскликнулъ на отличномъ англійскомъ языкѣ, «Why the devil didn't I blow up that ship!»

Его спросили, имѣетъ ли онъ представленіе о томъ, что задержало его миноноску, и затѣмъ разсказали что то былъ конецъ, протянутый между сторожевыми шлюпками. По словамъ Гобарта-паши бѣдный Пущинъ и не думалъ объ опасности, въ которой онъ только-что находился, и только горевалъ о томъ, что ему не удалось взорвать броненосецъ. Пу-

Digitized by Google

щинъ, по словамъ Гобарта-паши, сказалъ ему, что остальныя миноноски, бывшія съ нимъ, всѣ вооружены минами Уайтхеда, но что ими невозможно пользоваться въ свѣжую погоду. Въ заключеніе объ этомъ случаѣ, авторъ брошюры говоритъ, что Пущинъ показался ему очень предпріимчивымъ офицеромъ, а потому его рѣшено было оставить военно-плѣннымъ до окончанія войны.

Объ атакѣ при Сухумъ-Кале Гобартъ-паша пишетъ слѣдующее. Будучи совершенно открытымъ, Сухумскій рейдъ представлялъ собою отличное мѣсто для минныхъ атакъ. Одинъ изъ быстроходныхъ русскихъ крейсеровъ постоянно вертѣлся около рейда, но кордонъ сторожевыхъ шлюпокъ, связанныхъ между собою концами, мѣшалъ атакамъ миноносокъ. Однажды, ночью, предстояло лунное затмѣніе. Нужно замѣтить, говоритъ авторъ, что у восточныхъ народовъ существуетъ повѣрье относительно затмѣній, которое и было причиною нѣкотораго послабленія въ сторожевой службѣ, и шлюпки держались ближе, чѣмъ слѣдовало, къ броненосцу, боюсь даже, говоритъ авторъ, что онѣ держались у самаго борта, думая болѣе о таинственномъ затмѣніи, чѣмъ о непріятелѣ.

Такъ какъ затмѣніе продолжалось лишь нѣсколько часовъ, то русскій крейсеръ долженъ былъ быть видѣнъ при наступленіи темноты; впрочемъ по изслѣдованіи, Гобартъ-паша убѣдился, что на русскомъ крейсерѣ очень строго соблюдалось отсутствіе всякихъ огней, а топливомъ служилъ бездымный уголь. Какъ бы тамъ ни было, черезъ полчаса послѣ начала луннаго затмѣнія, атака была произведена шлюпкою, съ миною Гарвея. Шлюпкѣ удалось подойти такъ близко, что она могла, не смотря на сдѣланное на нее нападеніе сторожевыхъ шлюпокъ, взорвать мину въ разстояніи около десяти футъ отъ турецкаго судна. Результатомъ былъ сильный взрывъ и много дыму. Часовые на берегу телеграфировали въ Севастополь, что они видѣли, какъ судно потонуло. «Однакожъ,» говоритъ Гобартъ-паша, «дѣло было далеко отъ потопленія, и я нашелъ, при посѣщеніи моемъ судна два или три дня спустя, что, за исключеніемъ легкой замѣтки на борту, близко около ватерлиніи, никакихъ поврежденій не было. По возвращеніи въ Кон-

Digitized by Google

стантинополь, судно было введено въ докъ, и при этомъ обнаружилось, что поврежденіе было очень легкое; въ дѣйствительности не пришлось перемѣнить ни одного листа внѣшней обшивки.»

«Я полагаю,» продолжаетъ авторъ, что необходимыя для дѣйствія миною Гарвея маневры, дѣлаютъ это оружіе весьма, или вовсе ненадежнымъ, если только не вся команда спитъ на атакуемомъ суднѣ. Я скорѣе понадѣялся бы на шестовую мину чѣмъ на мину Гарвея, хотя я не вѣрю въ дѣйствительность обѣихъ, если только часовые смотрятъ достаточно зорко.»

Въ мину Уайтхеда Гобартъ-паша также не вѣритъ, считая ее очень сомнительною для атаки. Онъ вспоминаетъ, по этому поводу случай погони за Императорскою яхтою «Ливадія,» когда онъ на своемъ флагманскомъ броненосцѣ подошелъ слишкомъ близко къ севастопольскимъ батареямъ, Гобартъ паша признается что онъ скоро ушелъ изъ подъ огня батарей, чтобы не быть разстрѣляннымъ. Послѣ войны, Гобартъ паша видѣлся съ флигель-адъютантомъ Макаровымъ, который разсказывалъ, что собирался атаковать семью миноносками Гобарта-пашу, когда тотъ подходилъ къ Севастополю. Гобартъ паша сообщаетъ, что онъ довольно долго спорилъ съ флигель-адъютантомъ Макаровымъ относительно вѣроятныхъ результатовъ такой атаки. По словамъ Гобарта-паши ему въ концѣ спора удалось—по крайней мѣрѣ онъ такъ думалъ въ то время—убѣдить русскаго офицера, что атака была бы безъ успѣха.

Далѣе Гобартъ-паша высказываетъ различныя соображенія относительно недостаточной мѣткости минъ Уайтхеда, невѣрной стрѣльбы такими минами изъ надводныхъ аппаратовъ, и неудобствъ плаванія на миноноскахъ, особенно въ свѣжую погоду. Авторъ выражаетъ болѣе надеждъ на подводныя лодки въ родѣ предлагаемой г. Норденфельтомъ и на мину полковника Лея, которая испытывалась между прочимъ и въ Константинополѣ. Послѣдняя мина, управляемая электричествомъ, шла довольно прямо на разстояніи болѣе одной мили, но она слишкомъ хорошо видна на водѣ и ходитъ только около 9 узловъ, такъ что легко можетъ быть разстрѣляна въ днев-

Digitized by Google

ное время. Генералъ Берданъ также обѣщаетъ очень много по части минъ, но до сихъ поръ его опыты увѣнчались лишь незначительными успѣхами.

Затѣмъ Гобартъ-паша успокаиваетъ шкиперовъ комерческихъ судовъ относительно минъ; послѣднихъ говоритъ онъ, бояться нечего, потому что если большое военное судно можетъ, въ сопровожденіи миноносокъ, подойти достаточно близко къ купеческому пароходу, то простой захватъ приза гораздо важнѣе его уничтоженія. Посылать же однѣ миноноски для поисковъ за призами безполезно. Что будутъ онѣ дѣлать съ призами? Миноноски не могутъ имѣть у себя призовыя команды, а взрывать комерческія суда ради одного разрушенія было бы такимъ дѣломъ, которое должно подлежать всеобщему осужденію. Къ тому же мина слишкомъ дорога, чтобы ее расходовать, для уничтоженія комерческаго судна.

Предполагается, говоритъ авторъ, употреблять мины на настоящихъ мореходныхъ судахъ, водоизмѣщеніемъ отъ 300 до 400 тоннъ. Такая идея представляется практическою, и если удастся увеличить дальность миннаго выстрѣла, то подобныя суда будутъ полезны; но пока 400 ярдовъ (2 кабельтова) наибольшая дальность, съ которой можно выпускать мину, до тѣхъ поръ, по мнѣнію Гобарта-паши, миноносецъ будетъ разбитъ непріятелемъ въ дребезги прежде чѣмъ войдетъ въ предѣлы требуемой дальности, если только атака не производится противъ судна равной величины. И слѣдуетъ помнить, что предполагаемые большіе миноносцы будутъ представлять собою гораздо большую цѣль для непріятельскихъ выстрѣловъ, чѣмъ теперешнія миноноски.

Въ заключеніе той части брошюры, которая перепечатана изъ «*Blackwood's Magazine*», авторъ говоритъ слѣдующее:

«Еще одно слово. Спрашиваю военныхъ моряковъ, какъ они будутъ опредѣлять разстояніе ночью, когда потребуется выпускать мину, и какъ они предполагаютъ приблизиться къ судну, охраняемому сѣтями и шлюпками? Вспомните также, что суда могутъ крейсеровать съ опущенными сѣтями. Дѣло въ томъ, что всѣхъ пугаетъ большая скорость, съ которою миноноска приближается къ предполагаемой жертвѣ. Но, никто

Digitized by Google

не принимаетъ въ соображеніе, какой вредъ принесетъ эта большая скорость самой миноноскѣ на случай встрѣчи ея съ препятствіемъ, или если ей придется остановиться вдругъ. Недавно, напримѣръ, былъ такой случай: миноноскѣ понадобилось сразу остановиться, и въ результатѣ машина испортилась, и три человѣка погибли отъ выбросившагося изъ топки огня. И я повторяю, что миноносная шлюпка, задержанная проволочнымъ перлинемъ, опрокинулась и потонула, вслѣдствіе внезапнаго сопротивленія громадной ея инерціи въ водѣ».

«Принимая въ соображеніе всѣ извѣстные мнѣ случаи практики, я полагаю, что я въ правѣ сказать, что дѣйствіе мины Уайтхеда, какъ оружія морской войны, слишкомъ преувеличено, и хотя этою миною нельзя совершенно пренебрегать, тѣмъ не менѣе ее можно назвать *морскимъ пугаломъ настоящаго времени*.

Статья Гобарта-паши въ «*Blackwood's Magazine*» вызвала многіе критическіе отзывы въ англійской печати, и между прочимъ въ журналѣ «*Engineering*», изъ котораго мы приведемъ слѣдующія замѣчанія:

«Мы полагаемъ, что опытъ, пріобрѣтенный турецкимъ адмираломъ въ русско-турецкую войну, какъ бы онъ ни былъ дѣйствителенъ, не даетъ ему большаго права говорить авторитетно о данномъ предметѣ. Судя по разсказамъ лейтенанта Слимэна, условія русско-турецкой войны походятъ столько же на современныя, сколько бои между трехдечными кораблями на бой между новѣйшими броненосцами. И дѣйствительно, случаи минныхъ атакъ въ Сулинѣ и въ Сухумѣ безъ сомнѣнія имѣли бы совершенно иныя послѣдствія, если бы орудіемъ атаки была современная мина Уайтхеда въ рукахъ обыкновенной команды англійской миноноски».

«Несомнѣнно», говоритъ «*Engineering*», «что мина можетъ сдѣлать очень многое; одинъ хорошо направленный ударъ, одинъ удачный выстрѣлъ, означаетъ побѣду. И кто можетъ утверждать, что вѣроятность попаданія такъ мала, чтобы миною можно было пренебрегать»?

«Что же касается бывшихъ неудачъ, то онѣ только прокладываютъ дорогу къ будущимъ усовершенствованіямъ. Во вся-

Digitized by Google

комъ случаѣ разрушительная сила мины такъ велика, что никакое число неудачъ и ошибокъ не можетъ послужить препятствіемъ въ стремленіяхъ сдѣлать это оружіе настолько совершеннымъ, насколько позволятъ изобрѣтательность, терпѣніе и денежныя средства. Множество неудачныхъ опытовъ настоящаго времени не сдѣлаютъ невозможнымъ практическій успѣхъ въ будущемъ».

Гобартъ-паша, въ концѣ своей брошюры, отвѣчаетъ и на критическіе отзывы по поводу его статьи въ «*Blackwood's Magazine*». Но отвѣты автора слабы и главнымъ образомъ ограничиваются тѣмъ, что Гобартъ-паша обозвалъ всѣхъ несогласныхъ съ его мнѣніями—ярыми минерами. По его мнѣнію, въ числѣ несогласныхъ съ нимъ находятся тѣ, которые въ послѣдніе годы спеціализировали въ себѣ экспертовъ-минеровъ, которые готовы сердиться на осмѣливающихся оспаривать ихъ убѣжденія въ томъ, что въ будущихъ войнахъ мины и только мины будутъ рѣшать участь сраженій.

По поводу приведеннаго отвѣта «*Engineering*» замѣчаетъ, что безъ сомнѣнія тѣ англійскіе офицеры, которые изучали минное дѣло въ послѣдніе годы, представляютъ собою несравненно высшихъ экспертовъ, чѣмъ ех-турецкій адмиралъ съ его устарѣлымъ опытомъ, пріобрѣтеннымъ во время русско-турецкой войны».

И такое мнѣніе журнала «*Engineering*», какъ нельзя лучше подтверждается нижеслѣдующими описаніями атакъ французскихъ миноносокъ, приводимыхъ однимъ французскимъ морскимъ писателемъ въ пользу господствующаго въ настоящее время взгляда на важное значеніе миноносокъ въ будущихъ морскихъ сраженіяхъ.

Передъ нами другая брошюра, французская, озаглавленная «De la guerre navale», безъ имени автора, вѣроятно потому что авторъ находится на дѣйствительной службѣ, и что онъ довольно рѣзко критикуетъ статью капитана Шабо-Арно, помѣщенную въ мартовской книжкѣ «*Revue Maritime et Coloniale*». Со статьею капитана Шабо-Арно читатели «Морскаго Сборника», въ части ея, относящейся до миннаго дѣла, знакомы по извлеченію, сдѣланному въ апрѣльской хроникѣ ны-

Digitized by Google

нѣшняго года, подъ заглавіемъ «Подробности о военныхъ дѣйствіяхъ на р. Минъ» (стр. 7—13).

По мнѣнію автора «De la guerre navale», назвавшаго свою брошюру мнѣніемъ «моряка» (Opinion d'un marin), выводы капитана Шабо-Арно очень скороспѣлы, тѣмъ болѣе, что были написаны почти въ самый разгаръ франко-китайской войны. По мнѣнію «моряка» легко доказать, что военныя дѣйствія на рѣкѣ Минъ не могутъ принести никакого дѣйствительнаго урока, никакого указанія наукѣ, или военно-морскому искусству.

Самый простой обзоръ условій, при которыхъ французская эскадра оказалась въ Фу-Чоу, передъ лицомъ непріятеля, съ которымъ она должна была сразиться, позволяетъ утверждать, что въ войнахъ будущаго, никогда, ни въ какомъ государствѣ, даже въ Китаѣ, двѣ непріятельскія силы не встрѣтятся при тѣхъ же обстоятельствахъ; что подобная случайность не повторится и не можетъ повториться. Съ одной стороны китайскіе начальники всѣхъ ранговъ, включая ихъ генераловъ, стоявшихъ во главѣ многочисленнаго, вооруженнаго по европейски войска, и начальника эскадры, сильнѣйшей какъ по числу судовъ, такъ и по артиллеріи, всѣ были убѣждены, что ни одно французское судно не выйдетъ изъ засады въ Фу-Чоу, и молчали съ своими укрѣпленіями, которыя командовали надъ входами, китайцы открыли настежъ трудные проходы, которые, при существовавшей на фортахъ артиллеріи, были недоступны. Съ другой стороны французскій адмиралъ былъ убѣжденъ, что, не смотря на укрѣпленія, войска и военныя суда китайскаго флота, онъ потопитъ послѣднія, разрушитъ арсеналъ въ Фу-Чоу, и затѣмъ выведетъ свою эскадру изъ рѣки Минъ на свободу, для новыхъ будущихъ дѣйствій.

И въ самомъ дѣлѣ, если руководствоваться только простѣйшими правилами военно-морскаго дѣла, то необходимо оправдать китайскихъ начальниковъ; эти правила совершенно осуждаютъ дѣйствія французскаго адмирала, но факты обнаружили полную несостоятельность тѣхъ же правилъ. Какъ же это случилось?

*

Digitized by Google

Вопервыхъ, удача адмирала Курбе какъ бы объясняется поговоркою: смѣлымъ Богъ владѣетъ. Но поговорка эта часто обманываетъ и всегда опасна, если ее не исправить правиломъ всегда вѣрнымъ: счастье за тѣмъ, кто *знаетъ,* и кто *зная* предвидитъ до какой степени можно пробовать счастье и быть смѣлымъ. Въ побѣдителѣ Фу-Чоу, который также былъ побѣдителемъ при Сонтаѣ (въ Тонкинѣ), особенно бросается въ глаза не командиръ, не начальникъ чисто военный, приготовляющійся къ бою, не хладнокровіе и отвага, съ которою онъ, слѣдя за ходомъ сраженія, отдаетъ свои приказанія; въ адмиралѣ Курбе удивляетъ замѣчательная наблюдательность, ясный умъ, и прозорливость, которыя обезпечиваютъ сужденіе о людяхъ и предметахъ; и ничто не измѣнило этихъ качествъ, не смотря на долгій мѣсяцъ лихорадочнаго ожиданія и неопредѣленности относительно дня и часа боя, между тѣмъ какъ именно одинъ день, одинъ часъ, даже одна минута, могли измѣнить удачу въ несчастіе, потому что было нѣсколько такихъ часовъ, въ которые положеніе крейсера *Volta* и трехъ канонерскихъ лодокъ на рейдѣ Пагоды было очень критическое, если бы китайцы сдѣлали починъ въ военныхъ дѣйствіяхъ.

Однимъ словомъ, Курбе былъ человѣкъ, котораго долгая жизнь на морѣ, съ ея постоянною борьбою и всегда новыми испытаніями, подняла на высоту всякой отвѣтственности. Замѣтьте, говоритъ авторъ, отвѣтственность за эскадру адмиралъ Курбе принялъ на себя добровольно, потому что былъ увѣренъ въ успѣхѣ. Увѣренность же эта основывалась, съ одной стороны, на глубокомъ знаніи нравственныхъ качествъ непріятельскихъ начальниковъ, ихъ страстей и предразсудковъ, дисциплины и организаціи войска китайскаго, и особенно наскоро сформированныхъ судовыхъ командъ китайскаго флота; съ другой стороны, существовала безграничная увѣренность въ офицерахъ и командахъ своей эскадры, вполнѣ готовыхъ умереть или побѣдить.

Короче сказать, по мнѣнію автора-«моряка», обстоятельства, въ которыхъ находилась французская эскадра на рѣкѣ Минъ, никогда не могутъ повториться. Одного взгляда на карту входовъ въ рѣку Минъ достаточно, чтобы сказать, что эти входы

Digitized by Google

должны быть недоступны съ моря. А если обстоятельства были исключительныя, немогущія повториться въ другой разъ, то никакіе научные выводы тутъ немыслимы. Поэтому и заключенія капитана Шабо-Арно, ссылающагося на военныя дѣйствія на рѣкѣ Минъ, какъ на доказательство необходимости броненосныхъ судовъ, по мнѣнію автора цитируемой брошюры—совершенно неосновательны.

Далѣе авторъ брошюры съ большими подробностями (*) опровергаетъ выводъ капитана Шабо-Арно, сдѣланный имъ на основаніи тѣхъ же военныхъ дѣйствій на рѣкѣ Минъ, будто бы «эскадра, атакованная ночью миноносками, не потеряна, какое бы ни было число миноносокъ, если только эскадра надлежащимъ образомъ вооружена и освѣщена, если она охраняется быстроходными контръ-миноносками и другими паровыми шлюпками, если команды храбры, выучены и строго исполняютъ сторожевую службу». Этотъ выводъ капитана Шабо-Арно основанъ на случаѣ, бывшемъ ночью 25-го августа, когда двѣ китайскія минныя шлюпки появились на рейдѣ; одна изъ нихъ направилась на канонерскую лодку *Vipère*, стоявшую во главѣ линіи французскихъ судовъ. Будучи замѣчена часовымъ этой лодки, который далъ выстрѣлъ изъ ружья, шлюпка перемѣнила курсъ и пошла къ крейсеру *Duguay-Trouin*; тогда ее освѣтили электрическими фонарями съ послѣдняго крейсера и съ броненосца *Triomphante*, и снаряды Гочкисса съ лодки *Vipère* потопили шлюпку. Вторая шлюпка точно также была открыта и преслѣдуема электрическимъ свѣтомъ, и команда ея, не дожидаясь участи бывшихъ на первой шлюпкѣ, покинула свою.

Если, говоритъ авторъ брошюры, приведенный случай можетъ служить какимъ нибудь урокомъ или указаніемъ, то утѣшительно знать, что французы не воспользовались имъ при атакѣ китайскихъ судовъ у Шей-По! Перемѣнили-ли французы курсъ, потому что были замѣчены, и что часовой одного изъ атакуемыхъ судовъ выстрѣлилъ изъ ружья? Они пошли

(*) Считаемъ необходимымъ замѣтить, что здѣсь приведены только краткія извлеченія изъ брошюры «De la guerre navale».

Digitized by Google

прямо на непріятельское судно и потопили его. Измѣните образъ дѣйствій тѣхъ и другихъ атакующихъ, и лодку *Vipère* постигла бы участь китайскихъ судовъ у Шей-По, а эти, въ свою очередь, продолжали бы плавать по морямъ.

По мнѣнію автора, если можно дѣлать какой нибудь выводъ на основаніи упомянутой атаки китайскими минными шлюпками 25-го августа, то только тотъ, что миноноска должна идти прямо къ однажды намѣченной цѣли и не мѣнять своего курса ни подъ какимъ предлогомъ, даже если бы часовой выстрѣлилъ изъ ружья. Это есть правило, есть законъ веденія войны миноносками; и справедливость этого закона доказывается бывшимъ случаемъ 25-го августа. Но чтобы французская эскадра, стоя на якорѣ, въ рѣкѣ Минъ, могла остаться цѣлою въ случаѣ атаки ея большимъ числомъ миноносокъ, управляемыхъ командирами знающими свое дѣло, этотъ случай 25-го августа скорѣе опровергаетъ, а ни какъ не доказываетъ.

Напротивъ, говоритъ авторъ, всѣ произведенные опыты положительно свидѣтельствуютъ о справедливости положенія, что *всякая эскадра, атакованная ночью флотиліею миноносокъ, погибла*. Въ подтвержденіе такого положенія, авторъ приводитъ нижеслѣдующія подробности о недавнихъ опытахъ во французскомъ флотѣ.

Эволюціонная эскадра, находясь на рейдѣ Гіерскихъ острововъ, произвела 18-го марта (н. ст.) нынѣшняго года, рядъ новыхъ опытовъ, заключавшихся въ атакѣ эскадръ тремя миноносками, № 63, № 64 и № 65. Четвертая миноноска изъ состава отряда находилась въ это время въ Тулонѣ. Согласно приказу начальника эскары, маневры должны были продолжаться не менѣе трехъ дней, и всякая миноноска, по которой можно было открыть артиллерійскій огонь ранѣе ея приближенія къ атакуемому броненосцу на 600 метровъ ($3^1/_4$ кабельтова), должна была считаться выбывшею изъ строя. Эскадра была надлежащимъ образомъ вооружена и снабжена электрическимъ освѣщеніемъ (12 фонарей), оберегалась быстроходными контръ-миноносками (сторожевыя шлюпки съ ходомъ не менѣе 12 узловъ) и другими паровыми шлюпками; команды

Digitized by Google

могли быть вполнѣ внимательны, такъ какъ ожидать атаку приходилось только въ продолженіи двухъ послѣдовательныхъ ночей.

Офиціальное донесеніе начальника эскадры о произведенной атакѣ неизвѣстно, но вотъ что писали на слѣдующій день послѣ атаки, сами участники маневровъ.

«18-го марта, въ 3 часа, миноноски ушли къ Saint-Tropez; въ 7 часовъ вечера всѣ суда эскадры сдѣлали свои приготовленія на ночь. Эти приготовленія заключались въ томъ, что пушки Гочкисса зарядили холостыми патронами, орудія малыхъ калибровъ салютаціонными зарядами, и орудія большихъ калибровъ—патронами для учебныхъ стволовъ (tubes-canons). Люди расположились у своихъ орудій, и началось усиленное наблюденіе часовыхъ. Небо было довольно звѣздное, но надъ поверхностью воды стояла мгла, похожая на легкій туманъ; вѣтеръ отъ востока, довольно ровный. Условія для атаки не были совершенныя, но хорошія. Около 9 часовъ замѣтили одну миноноску, когда она была въ разстояніи около *300 метровъ* (съ небольшимъ $1^1/_2$ кабельтова) отъ броненосца *Suffren*; навели на нее электрическіе фонари и стрѣляли холостыми зарядами, *но безъ прицѣливанія, безъ сообщенія комендорамъ дистанціи, которая и не могла быть дана иначе какъ на глазъ, метровъ въ 500;* комендоры не видѣли ни мушки, ни прицѣла, а стрѣляли во всѣ стороны, даже *туда, гдѣ миноноски не видно*. Ночь прошла въ тревогахъ подобнаго рода, между тѣмъ ни одна миноноска не ходила въ дѣйствительную атаку».

«*Ночное бодрствованіе ужасно тяжело*. Командиры и старшіе офицеры все время на мостикѣ, команда не смотритъ или почти не смотритъ, сторожевыя шлюпки ходятъ кругомъ, на нихъ не смотрятъ, и ихъ не окликаютъ».

«Первая ночь закончилась слѣдующимъ случаемъ: Около $4^1/_2$ часовъ я стоялъ на мостикѣ; было темно, хоть глазъ выколи; немного погодя, я замѣтилъ проблескъ, который подвигался къ намъ; навели струю электрическаго свѣта и опредѣлили что идетъ паровая шлюпка. *Но что это, миноноска, или сторожевая шлюпка? Никто не можетъ сказать*, и тѣмъ не менѣе отдается приказаніе открыть огонь (я предпочелъ

Digitized by Google

бы быть непріятелемъ, потому что тотъ не больше рискуетъ). Вскорѣ затѣмъ наступилъ разсвѣтъ, положившій конецъ этому ночному празднику».

«На слѣдующій день, около 3 часовъ пополудни миноноски прошли въ виду эскадры, въ разстояніи около 1 500 метровъ (8 кабельтововъ); пробили боевую тревогу, и сдѣлали по нимъ нѣсколько выстрѣловъ изъ орудій и пушекъ Гочкисса; но тутъ, по крайней мѣрѣ, можно прицѣливаться, дать дистанціи и поправки прицѣла. Вечеромъ 19-го марта та же церемонія: ночь тихая, немного дождя и наше судно вращается около своего якоря по направленію къ востоку. Общая атака происходитъ около 11 часовъ; каждая миноноска направляется къ тому судну къ которому она приписана, и подходитъ съ праваго борта (обращеннаго къ морю). Миноноска съ *Suffren* почти коснулась броненосца прежде чемъ была замѣчена. Миноноска съ броненосца *Amiral Duperré* была замѣчена въ разстояніи около 800 метровъ, сторожевою шлюпкою, которая дала объ этомъ сигналъ; ее тотчасъ освѣтили. Миноноска при броненосцѣ *Colbert* (флагманскомъ) замѣчена въ разстояніи не болѣе 500 метровъ...»

«Перехожу къ моимъ заключеніямъ и въ особенности къ тѣмъ, *которыя я слышалъ вокругъ себя*. Эскадра, находящаяся въ положеніи подобномъ нашему, будетъ *неминуемо потоплена, покрайней мѣрѣ частью, даже въ томъ случаѣ, если она имѣетъ дѣло только съ тремя миноносками*. «Многія миноноски проходили или подходили близко къ судамъ, не будучи замѣченными; допуская даже, что ихъ усматривали въ разстояніи 800 метровъ, 600 метровъ и т. д., въ *нихъ нельзя попасть, потому что комендоры не знаютъ какъ прицѣливаться и офицеры не въ состояніи дать имъ ни дистанціи, ни поправки;* я совершенно убѣжденъ, что броненосецъ, въ военное время, имѣя въ своемъ распоряженіи только сторожевыя шлюпки, паровыя шлюпки и вельботы, безповоротно погибнетъ, если станетъ на якорь на открытомъ рейдѣ. Скажу болѣе, миноноски имѣли бы успѣхъ при атакѣ и на нашу эскадру. *Это мнѣніе общее, даже нашего командира*».

Въ приведенномъ письмѣ, очевидно написанномъ офицеромъ

Digitized by Google

не минеромъ, говорится о томъ, что видѣли и что чувствовали на одномъ изъ броненосцевъ. Въ нижеслѣдующихъ отрывкахъ, взятыхъ изъ другаго письма, заключаются мнѣнія настоящаго минера, участвовавшаго въ атакѣ.

«За нѣсколько дней до прихода эволюціонной эскадры въ Тулонъ, начальникъ эскадры предписалъ миноноскамъ произвести атаку эскадры, когда она будетъ стоять на якорѣ у Гіерскихъ острововъ. Командирамъ миноносокъ даны были двѣ ночи для атаки, и они отправились въ Saint-Tropez, чтобы условиться относительно соединенныхъ дѣйствій».

«Эскадра имѣла въ своемъ распоряженіи одинъ крейсеръ, который ходилъ между большимъ проходомъ и мысомъ Бенатъ; сторожевыя шлюпки ходили въ маломъ проходѣ и паровыя шлюпки, расположились патрулемъ вокругъ броненосцевъ. Въ первый вечеръ миноноски снялись съ якоря отъ Saint Tropez'а; № 63 и № 64 стали на якорь, еще днемъ, у Портъ-Кроса, не будучи замѣченными, а № 65 стала на якорь у Поркеролля въ 10 часовъ вечера. Командиръ миноноски № 63 (капитанъ Лартигъ) прошелъ вдоль берега, отъ Брегансона до Леубе, *подошелъ не будучи замѣченнымъ на разстояніе человѣческаго голоса къ броненосцу Suffren*, затѣмъ былъ окликнутъ часовымъ съ броненосца *Dévastation* и только послѣ этого момента находился въ струѣ электрическаго освѣщенія и подвергся обстрѣливанію пушками Гочкисса и орудіями. Въ 2 часа утра миноноска № 64 (капитанъ Массе), повторивъ тотъ же маневръ, *подошла совсѣмъ близко къ броненосцу Suffren*, послѣ того, какъ прошла въ 10 метрахъ подъ кормою авизо *Hirondelle*, миноноска была замѣчена броненосцемъ *Suffren* и послѣдній открылъ свой огонь только въ тотъ моментъ, когда № 64 была въ разстояніи менѣе 100 метровъ отъ этого броненосца, послѣ чего она прошла подъ кормою броненосца *Devastation*, и наконецъ ушла на якорь къ Поркероллю, гдѣ ее ждала миноноска № 63.

«Миноноска № 65 (капитанъ Ломбардъ), стоявшая съ вечера на якорѣ у Поркеролля, произвела атаку въ ту же ночь, въ 4 часа утра; она была открыта однимъ изъ броненосцевъ въ разстояніи 600 или 800 метровъ.»

Digitized by Google

«Такимъ образомъ, въ первую ночь, при очередной атакѣ трехъ миноносокъ, двѣ изъ нихъ имѣли бы несомнѣнный успѣхъ. *Относительно этого не существуетъ ни малѣйшаго сомнѣнія на эскадрѣ*».

«Въ слѣдующую ночь, командиры миноносокъ сговорились попытаться сдѣлать соединенную атаку на флагманскій броненосецъ *Colbert*. Такъ какъ подходъ къ этому броненосцу былъ гораздо труднѣе, по случаю возможнаго обстрѣливанія съ крейсеровъ *Iphigénie* и *Desaix*, то рѣшено было идти въ атаку въ линіи кильватера, № 64 впереди, затѣмъ № 65 и № 63. Миноноска № 64 должна была привлечь вниманіе, и когда весь огонь будетъ на ней сосредоточенъ, миноноски № 65 и № 63 должны были воспользоваться моментомъ и подойти на минный выстрѣлъ къ броненосцу *Colbert*».

Къ сожалѣнію планъ этотъ не былъ исполненъ; № 65 потеряла изъ виду своихъ товарищей, и миноноскамъ № 64 и № 63 пришлось идти въ атаку вдвоемъ. Въ то время какъ миноноска № 65, заблудившись, дала себя открыть на хорошемъ разстояніи съ крейсера *Iphigénie*, № 64 подошла на разстояніе около 800 метровъ къ броненосцу *Colbert*, въ этотъ моментъ она была замѣчена. Тотчасъ весь огонь былъ направленъ на № 64, а № 63, *воспользовавшись этимъ сосредоточеніемъ огня на № 64, подошла на разстояніе около 300 метровъ къ броненосцу Colbert, не будучи замѣченною*. Какъ ни дурно исполненная, эта атака всетаки удалась; а было *только три миноноски* противъ четырехъ броненосцевъ, двухъ авизо, и крейсера *Iphigénie* (учебнаго судна), который воспользовался удобнымъ случаемъ для обученія гардемаринъ...».

«Что касается посыльнаго судна, крейсеровавшаго у входа, то съ него ни разу не видѣли миноносокъ, между тѣмъ какъ послѣднія видѣли его отлично, и для нихъ было очень легко избѣгать его. Тоже самое относится къ сторожевымъ шлюпкамъ, которыя обнаруживали свое присутствіе, или электрическими своими фонарями, или огнемъ паровыхъ котловъ. Въ военное время, *миноноски оборонительныя*, о которыхъ говоритъ Габріель Шармъ, въ своихъ статьяхъ, пробьютъ ихъ насквозь прежде чѣмъ онѣ опомнятся...».

Digitized by Google

По словамъ автора брошюры «De la guerre navale» опыты 18-го и 19-го марта 1885 года, какъ они описаны въ приведенныхъ письмахъ, позволяютъ сдѣлать положительное заключеніе, а именно, что всякая эскадра, атакованная ночью миноносками, должна считаться погибшею. А отсюда слѣдуетъ, что французскій морской министръ, въ своей рѣчи по поводу послѣдняго бюджета флота, неправильно назвалъ появленіе миноносокъ, какъ оружія морской войны, поворотомъ въ морскомъ дѣлѣ. Это, по мнѣнію автора цитируемой брошюры, не поворотъ, а переворотъ. Миноноска убила большаго броненосца, а съ нимъ вмѣстѣ и уничтожила эскадренную войну.

Въ брошюрѣ «De la guerre navale» говорится также довольно много о преимуществахъ артиллеріи средняго калибра, сравнительно съ большими калибрами, но въ настоящемъ случаѣ мы не будемъ входить въ эти подробности, а только ограничимся главнѣйшими заключительными выводами, которые авторъ дѣлаетъ, въ согласіи съ нѣкоторыми другими французскими морскими писателями. Онъ говоритъ:

«Броненосный флотъ кончилъ свою службу. Вмѣстѣ съ *большою войною*, орудіемъ которой онъ былъ, броненосный флотъ исчезнетъ и дастъ мѣсто новому флоту, т. е. оружію войны будущаго: войны крейсерской, войны противъ торговли.

Оружіемъ этого рода войнъ будутъ: въ наибольшемъ числѣ миноноски и оборонительныя канонерскія лодки, въ качествѣ боевыхъ единицъ, и съ ними крейсеры, всѣ съ наибольшею скоростью хода, всѣ наименьшихъ размѣровъ, какіе могутъ обезпечить ихъ самостоятельность и боевую силу; число, скорость, невидимость, вотъ элементы ихъ превосходства.

Наука тактики и техники новой войны должна быть создана; подобно всѣмъ наукамъ, она будетъ результатомъ долгаго, терпѣливаго и разумнаго наблюденія фактовъ.

Личный составъ, который будетъ дѣйствовать этими орудіями войны, долженъ быть также созданъ и организованъ. Для этого нужны практика и опыты въ мирное время. Аксіома остается вѣрною: во флотѣ ничто не дѣлается сразу».

Digitized by Google

По поводу послѣдняго бюджета французскаго флота. Въ хроникѣ послѣднихъ мѣсяцевъ приходилось удѣлять очень много мѣста описаніямъ маневровъ въ англійскомъ флотѣ, и потому только теперь является возможность обратиться къ флоту французскому, о которомъ были помѣщены многія интересныя свѣдѣнія въ появившейся лѣтомъ запискѣ члена французской палаты, г. Жервиль-Реаша, предсѣдателя коммисіи, разсматривавшей бюджетъ флота на 1886 годъ. Записка эта, нужно замѣтить, заслуживаетъ вниманія, не столько по изложенному въ ней разбору финансовой части бюджета, сколько по тѣмъ подробностямъ, въ которыя авторъ ея входитъ по отношенію къ необходимымъ преобразованіямъ въ французскомъ флотѣ.

Начнемъ съ *личнаго состава*. Уже давно въ французской печати раздавались жалобы на недостаточность кадра флотскихъ офицеровъ на случай военнаго времени. Доказательства справедливости этихъ жалобъ можно почерпнуть и въ послѣдней Тонкинской экспедиціи.

По словамъ записки, только удвоеніемъ старанія и энергіи, офицеры эскадры Китайскаго моря могли выполнить возложенную на нихъ трудную задачу, но сколько офицеровъ, менѣе извѣстныхъ чѣмъ адмиралъ Курбе, погибли подобно ему, изможенные гнетомъ тяжелыхъ крейсерствъ!

Г. Жервиль-Реашъ серіозно настаиваетъ на томъ, что флотскихъ офицеровъ въ французскомъ флотѣ недостаточно. До 1870 года число офицеровъ было 1 800, а въ 1874 году его уменьшили до 1 580-ти. Это уменьшеніе имѣло очень печальныя послѣдствія. Въ началѣ 1885 года, морскому министру пришлось, въ виду недостатка офицеровъ, и усиленныхъ потребностей службы, довольно замѣтно уменьшить число офицеровъ на транспортахъ и станціонерахъ въ портахъ, чтобы, такимъ образомъ, образовать запасъ для назначеній на боевыя суда. Эти сокращенія, по словамъ министра, адмирала Пейрона, производились безъ опредѣленныхъ правилъ, по мѣрѣ потребности минуты. Приходилось замѣщать на нѣкоторыхъ транспортахъ лейтенантовъ мичманами, а мичмановъ гардемаринами 1-го класса.

Въ морскомъ дѣлѣ, во Франціи принято ставить въ примѣръ

Digitized by Google

Англію. Въ этомъ отношеніи авторъ записки указываетъ, что въ Англіи составъ офицеровъ многочисленнѣе, и условія производства, а также увольненія въ отставку по предѣльному возрасту благопріятнѣе, чѣмъ во Франціи. И дѣйствительно, въ Англіи средній возрастъ вице-адмираловъ 56 лѣтъ, а во Франціи 61 годъ; для контръ-адмираловъ средній возрастъ 52 года въ Англіи, и 57 лѣтъ во Франціи; для капитановъ корабля—40 лѣтъ въ Англіи и 55 во Франціи.

Что же касается средняго возраста офицеровъ при ихъ выходѣ въ отставку, то въ Англіи и Франціи онъ оказывается въ 65 лѣтъ для вице-адмираловъ, но въ Англіи вице-адмиралы могутъ выходить и по достиженіи 60-ти лѣтъ, тотъ же возрастъ равняется 60-ти годамъ (съ правомъ выходить по достиженіи 55 лѣтъ) для контръ-адмираловъ англійскихъ и 63-мъ годамъ для французскихъ. Для капитановъ корабля, средній возрастъ 55 лѣтъ (съ правомъ выходить въ отставку по достиженіи 50 лѣтъ) въ Англіи и 60 лѣтъ во Франціи.

Вообще, говоритъ авторъ записки, организація въ Англіи имѣетъ преимущество обезпечивать для флота составъ офицеровъ болѣе молодыхъ, находящихся въ полномъ цвѣтѣ физическихъ силъ. По мнѣнію г. Жервиль-Реаша, современное преобразованіе военно-морскаго дѣла, открывающее все большій и большій просторъ миноноскамъ, и требующее, поэтому, условій войны болѣе тяжелыхъ и утомительныхъ, вызываетъ потребность въ корпусѣ офицеровъ болѣе молодыхъ и крѣпкихъ физически.

Французская же система страдаетъ большими неудобствами; очень замедляя производство, она порождаетъ неудовольствіе среди офицеровъ, и лишаетъ государство морскаго резерва, который будетъ очень драгоцѣннымъ въ тотъ день, когда потребуется большое напряженіе силъ на морѣ.

И недостатокъ въ чисто боевыхъ офицерахъ тѣмъ печальнѣе, что корпусъ нестроевыхъ чиновниковъ поглощаетъ такую часть бюджета, которая вовсе не соотвѣтствуетъ приносимой этими чиновниками пользы. По мнѣнію автора записки, коммисаріатъ французскаго флота можно бы уменьшить на половину, безъ малѣйшаго ущерба, а скорѣе даже на пользу службы.

Digitized by Google

Въ особенности же велико число генеральскихъ чиновъ въ корпусѣ коммисаріата.

Относительно корпуса механиковъ во флотѣ, котораго комплектація и сохраненіе на судахъ флота такъ трудны, г. Жервиль-Реашъ полагаетъ, что администрація должна бы послѣдовать примѣру англійскаго адмиралтейства. Въ прежнее время, говоритъ авторъ записки, механиковъ держали чуть ли не наравнѣ съ матросами, но теперь, когда стали ставить на суда машины въ 8 000 и даже 10 000 индикаторныхъ силъ, когда число механизмовъ на судахъ возрасло очень значительно, и когда скорость хода является однимъ изъ главнѣйшихъ элементовъ боеваго судна, механики сдѣлались весьма необходимыми помощниками командировъ. Продолжая удерживать механиковъ въ роли низшихъ подчиненныхъ, и безъ должныхъ преимуществъ, французское морское вѣдомство рискуетъ имѣть механиковъ служащихъ на кораблѣ только по нуждѣ и безъ желанія, такъ какъ хорошіе механики могутъ найти несравненно выгоднѣе занятія въ частной промышленности. Впрочемъ это уже и случилось, и въ Англіи, для предупрежденія недостатка въ механикахъ, устроено училище, соотвѣтствующее французскому морскому училищу и выпускающее механиковъ съ званіемъ, соотвѣтствующимъ гардемарину. По чинопроизводству, механики также повышены въ Англіи, также какъ и ихъ положеніе сравнительно съ строевыми офицерами флота.

Во Франціи администрація всегда затруднялась въ комплектаціи и въ особенности въ сохраненіи корпуса механиковъ на службѣ во флотѣ. Принимались различныя мѣры для поднятія положенія механиковъ и для предупрежденія ухода ихъ въ частную службу, но эти мѣры подымали не столько качества служащихъ, сколько ихъ численность, хотя въ этомъ случаѣ помогъ и застой въ промышленности. По мнѣнію г. Жервиль-Реаша, слѣдуетъ еще поднять положеніе механиковъ и, между прочимъ, увеличить число высшихъ чиновъ въ этомъ корпусѣ, иначе флотъ будетъ продолжать работать только на частную промышленность, такъ какъ торговый паровой флотъ комплектуется теперь механиками изъ флота военнаго.

Digitized by Google

Въ томъ же смыслѣ авторъ записки высказывается и относительно медиковъ во флотѣ, которые, въ настоящее время, находятся въ несравненно невыгоднѣйшихъ условіяхъ, чѣмъ медики въ сухопутномъ вѣдомствѣ.

Переходя къ разбору *судоваго состава* флота, авторъ записки замѣчаетъ, что если экспедиція въ Тонкинѣ и Китаѣ доставила новое доказательство тѣхъ опасностей, которыми можетъ сопровождаться численный недостатокъ корпуса офицеровъ флота, значительно уменьшеннаго сраженіями, болѣзнями и утомленіями всѣхъ родовъ, то та же экспедиція свидѣтельствуетъ и о печальныхъ послѣдствіяхъ, которыя могутъ имѣть мѣсто, если не будетъ своевременно пополнена убыль въ судовомъ составѣ крейсерскаго флота. Но и помимо послѣдствій тонкинской экспедиціи, слѣдуетъ принять въ соображеніе какъ современное политическое состояніе Европы, такъ и неизбѣжные результаты развитія колоніальной политики, въ которую Франція втянулась въ настоящее время; слѣдуетъ, говоритъ авторъ записки, неотложно поддержать матеріальную часть флота на такой высотѣ, чтобы обезпечить за Франціею ея положеніе въ качествѣ второй морской державы.

Англія, продолжаетъ г. Жерviль-Реашъ, всегда, по числу своихъ судовъ, должна служить идеаломъ, къ которому Франціи слѣдуетъ стремиться по возможности, но котораго она, однакоже, никогда не достигнетъ вполнѣ. Но слѣдя за Англіею, Франція должна наблюдать и за тѣми мѣрами, которыя принимаются въ Германіи, Россіи и Италіи по части увеличенія ихъ флотовъ.

Задача о «миноноскахъ и броненосцахъ», замѣчаетъ авторъ записки, еще недостаточно назрѣла, чтобы можно было постановить окончательное рѣшеніе. Но что бы ни обѣщало будущее въ этомъ отношеніи, можно сказать съ увѣренностью, что миноноски призваны совершить измѣненія, быть можетъ весьма неожиданныя въ классификаціи морскихъ державъ особенно въ пользу флотовъ второстепенныхъ, и въ образованіи такихъ союзовъ, которые могутъ поставить въ опасность даже первенствующую на морѣ морскую державу. Россія, Австрія, Италія и Германія имѣютъ уже представленіе о такой возмож-

Digitized by Google

ной перемѣнѣ, и потому не скупятся ни на какія усилія, чтобы воспользоваться представляющимися обстоятельствами. Если взять число броненосцевъ въ различныхъ флотахъ, то оно довольно близко согласуется съ относительными средствами каждаго изъ отдѣльныхъ государствъ: въ то время, какъ Великобританія имѣетъ 66 этихъ дорогихъ судовъ, Франція насчитываетъ 44, Германія 38, Россія 39, и Италія 20. Но числа миноносокъ, этого оружія бѣднаго противъ богатаго, даютъ отношенія совсѣмъ другія; во главѣ стоитъ Россія съ 120 миноносками, а Англія имѣетъ только 86; затѣмъ идутъ Франція и Германія, каждая съ 79-ю и Италія съ 69-ю миноносками. Эти числа относятся къ половинѣ текущаго года, но во всѣхъ флотахъ программы судостроенія измѣнены съ цѣлью дать еще большее мѣсто миноноскамъ. Здѣсь авторъ даетъ подробное перечисленіе предположенныхъ къ постройкѣ миноносокъ въ Англіи и Германіи, а также упоминаетъ, что въ виду предположенія увеличить число германскихъ миноносокъ за 150, рѣшено также усилить личный составъ корпуса флотскихъ офицеровъ въ Германіи.

Далѣе авторъ записки сообщаетъ, что французское морское министерство считаетъ обезпеченною оборону Шербурга, Бреста, Лоріана и Тулона. Рошфоръ менѣе обезпеченъ. Но тутъ же г. Жервиль-Реашъ указываетъ на недостатокъ въ Тулонѣ и Лоріанѣ наблюдательныхъ станцій, аппаратовъ фото-электрическихъ, и необходимыхъ складочныхъ магазиновъ по минной части. Затѣмъ онъ говоритъ, что подвижная оборона береговъ Франціи вообще совершенно недостаточна. Во французскомъ флотѣ имѣлось къ половинѣ текущаго года 64 оконченныхъ миноноски, изъ которыхъ 12 перваго класса, 43 второго, и четыре миноноски сторожевыя. На верфяхъ находилось 8 авизо-миноносцевъ, 9 мореходныхъ миноносцевъ и 4 минныхъ крейсера. Все это вмѣстѣ очень недостаточно, и необходимо, полагаетъ онъ, имѣть не менѣе 100 миноносокъ для обороны адмиралтействъ, хотя и тутъ еще можно сомнѣваться, что цѣлость адмиралтействъ будетъ обезпечена. Для обороны торговыхъ портовъ также необходимо до 100 миноносокъ, и такимъ

Digitized by Google

образомъ, наименьшій составъ оборонительной флотиліи опредѣляется 200-ми миноносокъ.

Что касается вопроса, побѣдятъ ли миноноски броненосцевъ, и слѣдуетъ ли продолжать постройку дорого стоющихъ броненосцевъ, то авторъ, во первыхъ, приводитъ мнѣніе бывшаго морскаго министра Гужара, полагающаго что побѣда миноносокъ будетъ продолжаться только до достиженія броненосцами одинаковой скорости хода съ миноносками. Во вторыхъ г. Жервиль-Реашъ приводитъ мнѣніе по этому вопросу нынѣшняго морскаго министра во Франціи, адмирала Галибера. Адмиралъ заявилъ бюджетной коммисіи, что ни въ одномъ изъ иностранныхъ флотовъ не перестали считать броненосцевъ главными боевыми судами. Безъ сомнѣнія, говоритъ адмиралъ обстоятельства выяснили съ очевидностью, что броненосецъ на якорѣ, атакованный ночью, почти навѣрное будетъ потопленъ миною, какъ бы силенъ онъ самъ ни былъ. Но броненосецъ въ морѣ не находится въ такомъ положеніи. Прежде всего, ударъ мины находится подъ вліяніемъ волненія, а затѣмъ стрѣльба миноносокъ не столь мѣтка, какъ думаютъ. Нѣтъ сомнѣнія, говоритъ адмиралъ Галиберъ, что необходимо увеличивать число миноносокъ и разсматривать ихъ какъ первостепенное средство обороны, могущее проявить всю свою силу противъ подводныхъ частей большихъ судовъ, но, не смотря на это, большіе броненосцы всегда будутъ представлять дѣйствительную и необходимую боевую силу флота.

Въ общемъ, мнѣніе французскаго морскаго министра сводится къ тому, что нельзя ни опредѣлить времени прекращенія постройки большихъ броненосцевъ, ни отказаться отъ этихъ судовъ, потому что всѣ флоты продолжаютъ ихъ строить.

Бюджетная же коммисія, съ г. Жервиль-Реашемъ во главѣ, высказалась по этому вопросу нѣсколько иначе:

«Послѣ борьбы пушки съ бронею, гласитъ записка, намъ «приходится быть свидѣтелями борьбы мины съ броненосцемъ, «борьбы, которая повлечетъ за собою новое и дорого стоющее «преобразованіе флота. Коммисія разбирала эту важную за«дачу и пришла къ заключенію, что рѣшеніе ея слѣдуетъ «предоставить попеченію министра и совѣта адмиралтейства.

Digitized by Google

«Но, оставляя за морскимъ вѣдомствомъ отвѣтственность въ «дальнѣйшей постройкѣ броненосцевъ, коммисія, отъ своего «лица, рекомендуетъ министерству *озаботиться возможно бо-«шимъ развитіемъ числа быстроходныхъ крейсеровъ и миноносокъ.»*

Такимъ образомъ бюджетная коммисія, не соглашаясь съ мнѣніемъ министра, полагающаго, что еще не время прекращать постройку броненосцевъ, противопоставила ему другое мнѣніе, а именно выразила предпочтеніе миноноскамъ. Коммисія даже пошла далѣе, заявивъ желаніе, чтобы на будущее время не ассигновывалось новыхъ суммъ на броненосцы, иначе какъ по особому представленію палатѣ.

Слѣдуетъ однакоже замѣтить, что преній въ палатѣ по возбужденному коммисіею вопросу не было; палата, которой срокъ полномочій истекаетъ въ нынѣшнемъ году, отнеслась къ морскому бюджету довольно безучастно, одобривъ весь бюджетъ въ какіе нибудь полчаса времени.

Г. Жервиль-Реашъ также приводитъ нѣкоторыя интересныя свѣдѣнія по части снабженія французскаго флота *артиллеріею*. Основываясь на офиціальныхъ данныхъ, онъ дѣлаетъ сравненіе между морскою артиллеріею во Франціи, Англіи и Германіи. Въ отношеніи силы пробиваемости, французскія орудія оказываются значительно выше. Онѣ, кромѣ того, стрѣляютъ снарядами стальными, которые приняты послѣ строгихъ опытовъ, между тѣмъ какъ орудія англійскія и большинство орудій германскихъ стрѣляютъ снарядами изъ закаленнаго чугуна, которые разбиваются о броневыя щиты.

Очень серіозные успѣхи сдѣланы недавно во Франціи по части снарядовъ, въ особенности 34 ц.-м. (13,39 дюйм.) бомбъ изготовляемыхъ въ *Unieux*; эти снаряды пробивали щитъ, обшитый стальною бронею въ 40 ц.-м. ($15^3/_4$ дюйм.) толщины, при чемъ самые снаряды оставались цѣлыми. Италіянскія же 100-тонныя орудія, на броненосцахъ *Duilio* и *Dandolo*, при калибрѣ въ 43 ц.-м. (16,93 д.), обладаютъ меньшею пробивающею силою, чѣмъ французскія орудія калибромъ въ 42 цм. (16,54 д.), и вѣсомъ только въ 75 тоннъ; при томъ снаряды италіянскихъ орудій, будучи изъ закаленнаго чугуна, не выдерживаютъ стрѣльбы о броневые щиты.

Digitized by Google

Въ итогѣ, гласитъ записка, находящіяся въ употребленіи орудія французскія, лучше англійскихъ и германскихъ; орудія этихъ трехъ государствъ, находящіяся въ работѣ или только что принятыя, почти равносильны; наконецъ, по численности орудій новыхъ образцовъ, уже готовыхъ, французскій флотъ стоитъ на первомъ мѣстѣ. Дѣйствительно, на броненосцахъ или на береговыхъ укрѣпленіяхъ поставлено 35 орудій калибромъ въ 27 ц.-м. (10,63 дюйм.), 32 ц.-м. (12,6 д.) и 34 цм. (13,39 д.); кромѣ того находится въ работѣ большое число орудій различныхъ калибровъ, и образцовъ съ 1875 по 1881 годъ. Англія напротивъ снабжена до настоящаго времени, только малокалиберными новыми орудіями.

Въ заключеніе г. Жервиль-Реашъ останавливается довольно подробно на вопросѣ *объ оборонѣ* береговъ Франціи. Въ этомъ дѣлѣ авторъ находитъ особенно не нормальнымъ то обстоятельство, что береговыя укрѣпленія находятся въ рукахъ частью военнаго министерства, и частью морскаго. Еще капитанъ Гужаръ, въ бытность свою морскимъ министромъ, назначилъ коммисію для изученія вопроса о переводѣ всѣхъ приморскихъ укрѣпленій изъ вѣдѣнія министерства военнаго, въ вѣдѣніе морскаго. Коммисія эта высказалась, что морскому вѣдомству должна быть поручена оборона пяти военныхъ портовъ и ихъ окрестностей, и что это же вѣдомство должно приготовлять и обезпечивать вооруженіе и составы командъ для всѣхъ морскихъ портовъ, но оно не должно быть обязано оборонять эти порта со стороны суши. Кромѣ того коммисія выразила пожеланія: 1) чтобы, въ видахъ быстраго исполненія приказаній, префекты морскихъ портовъ были подчинены непосредственно только морскому министру; 2) чтобы комисаріатъ обороны береговъ, преобразованный императорскими декретами 1859 и 1869 годовъ перешелъ изъ вѣдѣнія министерства военнаго, въ министерство морское; и 3) чтобы, независимо отъ сухопутныхъ войскъ, были организованы войска вспомогательныя, подъ начальствомъ офицеровъ изъ флота. Эти офицеры должны заботиться относительно обученія командъ вспомогательныхъ войскъ, которыя должны собираться въ опредѣленные сроки, по назначенію

*

Digitized by Google

морскаго министра, для періодическихъ ученій у орудій и вообще для практики по оборонѣ подлежащихъ участковъ.

Бюджетная коммисія текущаго года, въ лицѣ своего предсѣдателя г. Жервиль-Реаша, настаиваетъ на выполненіи послѣднихъ двухъ пунктовъ, такъ какъ по ея мнѣнію, военный министръ долженъ заботиться спеціально объ оборонѣ сухопутныхъ границъ.

Въ статьяхъ, написанныхъ уже въ августѣ нынѣшняго года «*Journal de la Marine*» снова возвращается къ вопросу о состояніи французскаго флота. Въ Китайскихъ моряхъ, говоритъ газета, всѣ суда эскадры адмирала Курбе исполняли службу самую тяжелую; всегда подъ парами, въ морѣ, или на чужомъ рейдѣ, эти суда даже не имѣли времени сдѣлать тѣ небольшія исправленія, которыя производятся судовыми средствами. Такимъ образомъ, суда изношены очень значительно, и обыкновеннаго ремонта для нихъ будетъ недостаточно. Если суда, которыя ремонтируются въ адмиралтействахъ періодически, могутъ прослужить послѣ капитальнаго исправленія десять лѣтъ, то суда китайской эскадры прослужатъ только половину такого срока, а нѣкоторыя и того менѣе. Необходимо слѣдовательно, заняться замѣною изношенныхъ судовъ новыми, и на это нуженъ экстраординарный расходъ не менѣе какъ въ 50 милліоновъ франковъ.

Особенно пострадалъ крейсерскій флотъ; тѣ крейсеры, которые участвовали въ войнѣ съ Китаемъ, уже не отвѣчаютъ современнымъ требованіямъ военно-морскаго дѣла. Необходимо выстроить новые крейсеры, на что потребуются новыя суммы. Газета замѣчаетъ, что въ данную минуту во французскомъ флотѣ имѣется развѣ только одинъ крейсеръ *Milan*, который можетъ гоняться за почтовыми пароходами; крейсеръ *Sfax* еще испытывается и, какъ говорятъ, инженеры не вполнѣ имъ довольны.

Необходимо также строить миноносцы и миноноски, только не слѣдуетъ по мнѣнію газеты, увлекаться предложеніемъ г. Габріеля Шарма, который совѣтуетъ выстроить безъ замедленія 500 миноносокъ, на что потребовалось бы отъ 120 до 150 милліоновъ франковъ. Да и гдѣ ихъ выстроить, а глав-

Digitized by Google

ное гдѣ взять 500 офицеровъ для командованія этими миноносками, и отъ 6 000 до 7 000 человѣкъ выборной команды для ихъ укомплектованія? Прежде чѣмъ бросаться въ такую политику приключеній, исходъ которой болѣе чѣмъ сомнителенъ, «*Journal de la Marine*» совѣтуетъ основательно изучить миноноски, и остановиться на одномъ или нѣсколькихъ типахъ, чтобы на нихъ выработать правила дѣйствительно полезнаго употребленія миноносокъ при различныхъ обстоятельствахъ.

Въ слѣдующей статьѣ, въ выпускѣ отъ 15-го августа, та же газета опять настаиваетъ на крайней необходимости увеличенія личнаго состава флотскихъ офицеровъ, въ особенности лейтенантовъ, штатное число которыхъ 724, а именно 350 лейтенантовъ 1-го класса, столько же 2-го, и 24 запасныхъ, которые должны имѣть опредѣленное мѣсто жительства (résidence fixe)—совершенно недостаточно для выполненія всѣхъ потребностей настоящаго времени.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты.

Англійскій броненосецъ *Colossus*. Заложенный въ Портсмутѣ, въ іюнѣ 1879 года, а спущенный на воду въ мартѣ 1882 года, броненосецъ *Colossus*, который считается наиболѣе совершеннымъ боевымъ судномъ англійскаго флота, ходилъ 26-го августа на послѣднее, передъ отправленіемъ въ плаваніе, испытаніе его артиллеріи.

Подобно броненосцу *Inflexible*, орудійныя башни на броненосцѣ *Colossus* расположены по діагонали, чтобы обезпечить возможность залповъ прямо по носу и по кормѣ. Нѣсколько длиннѣе, но въ то же время съ меньшею шириною чѣмъ *Inflexible*, броненосецъ *Colossus* имѣетъ почти одинаковую броневую защиту, хотя общая толщина брони менѣе. Водоизмѣщеніе также менѣе, почти на 3 000 тоннъ, вслѣдствіе чего машина будучи почти того же числа индикаторныхъ силъ, сообщаетъ броненосцу *Colossus* скорость хода на нѣсколько узловъ болѣе.

Digitized by Google

Главное вооруженіе броненосца *Colossus* состоитъ изъ четырехъ 43-хъ тонныхъ орудій, по два въ каждой башнѣ; эти орудія могутъ стрѣлять или независимо одно отъ другаго, или залпами. Вспомогательная артиллерія состоитъ изъ пяти шестидюймовыхъ $4^1/_2$ тонныхъ орудій на станкахъ Вавассера; изъ нихъ два орудія установлены на верхней баковой надстройкѣ, и могутъ стрѣлять на оба борта; два орудія поставлены на кормовой верхней надстройкѣ, и пятое на центральномъ штырѣ на самой кормѣ. Кромѣ того на броненосцѣ имѣется четыре 6-ти фунтовыхъ скорострѣльныхъ пушки Гочкисса, изъ нихъ двѣ стоятъ на мостикѣ, по сторонамъ броневой капитанской башни, и двѣ по бортамъ кормовой надстройки. Затѣмъ поставлено по одной четырехствольной пушкѣ Норденфельта на каждой изъ двухъ якорныхъ площадокъ въ носу, четыре пушки на мостикѣ, по бокамъ дымоваго кожуха, двѣ на кормовой надстройкѣ, двѣ въ капитанской каютѣ на верхней палубѣ, по одной надъ каждою орудійною башнею, и по одной на каждомъ марсѣ; всего 14 скорострѣльныхъ пушекъ Норденфельта. Наконецъ имѣются еще четыре пушки Гарднера, калибромъ въ 0,45 дюймовъ.

Орудійныя башни броненосца *Colossus* имѣютъ внутренній діаметръ 24 фута 2 дюйма, и обшиты бронею въ 14 дюймовъ, положенною на тиковую подкладку той же толщины. Каждая башня, вмѣстѣ съ двумя орудіями, вѣситъ около 450 тоннъ.

Проба артиллеріи была начата испытаніемъ скорострѣльныхъ пушекъ; изъ пушекъ Гочкисса сдѣлано было по пяти выстрѣловъ, изъ остальныхъ по сорока; у одной изъ пушекъ Норденфельта сломался экстракторъ, тотчасъ замѣненный запаснымъ. Затѣмъ стрѣляли изъ 6-дюйм. орудій уменьшенными зарядами въ 21 англ. фунт. (23,3 р. ф.) и боевыми въ 41 англ. фунт. (45,4 р. ф.); снаряды и картечь въ корпусѣ употреблялись вѣсомъ въ 100 англ. фунт. (110,8 р. ф.). Стрѣльбою изъ этихъ орудій было произведено больше поврежденій въ электрическихъ лампахъ чѣмъ башенными орудіями; другихъ поврежденій, впрочемъ и не было.

Далѣе слѣдовала стрѣльба изъ орудій носовой башни. Въ

Digitized by Google

продолженіи всего испытанія было сдѣлано изъ каждаго орудія по четыре выстрѣла уменьшенными зарядами въ 221,5 англ. фунт. (245,3 р. ф.) и по шести выстрѣловъ боевыми, въ 295 англ. фунт. (326,8 р. ф.) коричневаго призматическаго пороха. Снаряды употреблялись обыкновенныя бомбы вѣсомъ въ 714 англ. фунт. (19$^3/_4$ пуд.). Давленіе на буфферы опредѣлено при откатѣ въ 1 550 англ. фунт. (43 пуд.), и на подъемные гидравлическіе прессы въ 1 300 англ. фунт. (36 пуд.) на квадратный дюймъ. Сначала и до конца, всѣ гидравлическіе аппараты дѣйствовали хорошо.

Изъ вышесказаннаго числа выстрѣловъ, два были сдѣланы при горизонтальномъ положеніи орудій, по направленію лѣваго траверза; два при углѣ возвышенія въ 3°, и подъ углами въ 45° впередъ и назадъ лѣваго траверза; два выстрѣла на правый траверзъ, подъ углами возвышенія въ 5° и 3°; затѣмъ сдѣланъ одновременный залпъ изъ обоихъ орудій по лѣвому траверзу, при наибольшемъ углѣ возвышенія. Всѣ эти выстрѣлы сдѣланы были при уменьшенныхъ зарядахъ.

Полными зарядами сдѣлано два выстрѣла горизонтально и два при наибольшемъ углѣ сниженія, по направленію лѣваго траверза; два выстрѣла подъ угломъ возвышенія въ 3°, на 60° впередъ и на 60° назадъ отъ лѣваго траверза; два выстрѣла подъ углами возвышенія въ 3° и 5°, на правый траверзъ; два выстрѣла залпомъ, подъ угломъ возвышенія 5°, на 45° впередъ отъ лѣваго траверза, и два выстрѣла, также залпомъ, подъ наибольшимъ угломъ возвышенія, и по направленію 45° позади лѣваго траверза.

Нѣкоторые выстрѣлы произведены при закрѣпленныхъ платформахъ, другіе (включая залповые) при слабомъ движеніи платформъ вправо. На правый бортъ стрѣляли вообще подъ значительными углами возвышенія, а горизонтально стрѣляли на лѣвый бортъ, гдѣ такіе выстрѣлы не могли ничего испортить.

Средній откатъ при уменьшенныхъ зарядахъ былъ въ 28 дюймовъ, а при полныхъ зарядахъ въ 43 дюйма. Наибольшій откатъ опредѣленъ въ 46 дюймовъ при выстрѣлѣ залпомъ,

Digitized by Google

подъ угломъ возвышенія въ 5°. Подпрыгиваніе палубы въ цитадели не превышало $^5/_8$ дюйма.

Стрѣльба изъ кормовыхъ башенныхъ орудій была начата, но затѣмъ отложена до слѣдующаго дня, по случаю нѣкоторыхъ поврежденій въ принадлежностяхъ самыхъ орудій.

27-го августа состоялось испытаніе орудій кормовой башни, по совершенно той же программѣ, только въ тѣхъ случаяхъ, когда изъ носовыхъ орудій стрѣляли на лѣвый бортъ, здѣсь стрѣляли на правый, и наоборотъ. Вся стрѣльба прошла благополучно, но при седьмомъ и восьмомъ залповыхъ выстрѣлахъ произошли осѣчки. Наибольшій поворотъ платформы, при стрѣльбѣ однимъ изъ орудій, былъ 2 дюйма. Въ деревянныхъ частяхъ надстроекъ оказались поврежденія послѣ выстрѣловъ подъ угломъ 60° къ траверзу; также были побиты иллюминаторы и электрическія лампы.

Кромѣ того стрѣляли минами изъ бортовыхъ аппаратовъ въ цитадели, имѣющихъ уголъ обстрѣла на 25° впередъ и 10° позади траверза. Испытаніе пароваго привода къ рулю опять было неудачно; приводъ поломался уже въ третій разъ. («*Times*»)

Стальной крейсеръ *Mersey* и **Минный крейсеръ** *Scout*. Недавно производились испытанія механизмовъ названныхъ судовъ, но въ настоящее время извѣстны объ этихъ испытаніяхъ только слѣдующія краткія свѣдѣнія.

Крейсеръ ***Mersey***, о 12-ти орудіяхъ, въ 3550 тоннъ водоизмѣщенія, выходилъ на пробу машины 23-го сентября (н. ст.). Въ этотъ день, какъ сообщаетъ «*Times*», машина развивала только три четверти своей полной силы, при чемъ скорость хода достигла $17^1/_2$ узловъ.

На слѣдующій день, 24 го сентября, машину испытывали при искуственной тягѣ, въ продолженіи трехъ часовъ. Машина развила 6626 индикаторныхъ силъ (по контракту условлено 6000), и скорость оказалась болѣе 18-ти узловъ.

Минный крейсеръ *Scout* ходилъ 11-го сентября (н. ст.) на четырехъ-часовую пробу машины при естественной тягѣ въ кочегарныхъ. Машина развивала 2136,9 индикаторныхъ силъ, при чемъ скорость хода оказалась 16,2 узла.

Digitized by Google

23-го сентября (н. ст.) была произведена проба машины при искуственной тягѣ, также въ продолженіи четырехъ часовъ. Углубленіе судна было 10 фут. 4 дюйм. носомъ и 14 фут. кормою. Результаты испытанія слѣдующіе:

Среднее давленіе пара въ котлахъ		113 фунт.
Среднее число оборотовъ машинъ.		152.
Число индикаторныхъ силъ	правая машина.	1681,41
	лѣвая.	1670,51

Всего машины развили 3352 индик. силы, т. е. на 152 силы болѣе условленнаго по контракту. Скорость хода оказалась $17^1/_2$ узловъ.

Спускъ германскаго крейсера-фрегата *Charlotte*. 5-го сентября (н. ст.) съ верфи въ Вильгельмсгафенѣ въ присутствіи принца Генриха Прусскаго и наслѣдной принцессы Саксенъ Мейнингенской благополучно спущенъ на воду крейсеръ-фрегатъ *Charlotte*, выстроенный взамѣнъ корвета *Victoria*. Новый фрегатъ имѣетъ водоизмѣщеніе въ 3360 тоннъ, машину въ 3000 индикаторныхъ силъ, артиллерію изъ 18 орудій и команду съ офицерами въ числѣ 427 человѣкъ. По водоизмѣщенію и машинѣ фрегатъ *Charlotte* стоитъ между фрегатами *Bismark* и *Prinz-Adalbert*, а по артиллеріи превосходитъ оба.

Корпусъ фрегата изъ лучшаго желѣза, съ двойною деревянною обшивкою, покрытою мѣдными листами. Ахтерштевни бронзовые. Машина новаго типа (въ германскомъ флотѣ), и состоитъ изъ двухъ поставленныхъ однихъ позади другаго механизмовъ системы компаундъ, о двухъ цилиндрахъ. При небольшомъ ходѣ можетъ дѣйствовать только кормовой механизмъ, при чемъ передній разобщается. При дѣйствіи же обоихъ механизмовъ долженъ развиваться ходъ до 16 узловъ. Паровые котлы цилиндрическіе и, числомъ восемь, распредѣлены въ двѣ группы, каждая съ своею дымовою трубою. Рабочее давленіе пара назначено въ 5 атмосферъ.

Артиллерія, какъ сказано выше, будетъ состоять изъ 18-ти орудій. Изъ нихъ 14 орудій въ закрытой батареѣ, и четыре на верхней палубѣ, въ выступныхъ башняхъ. Кромѣ того фрегатъ будетъ имѣть нѣкоторое число пушекъ револьверовъ Гочкисса и аппаратъ для выбрасыванія минъ.

Digitized by Google

Гребной валъ сдѣланъ изъ литой стали, на заводѣ Круппа. Гребной винтъ подъёмный. Весь корпусъ фрегата раздѣленъ восемью непроницаемыми для воды переборками на девять отдѣленій. Рангоутъ полный, фрегатскій.

Запасъ угля расчитанъ на 5000 миль плаванія среднимъ ходомъ.

Постройка фрегата *Charlotte* была начата въ ноябрѣ 1882 года и до настоящаго времени обошлась, кромѣ артиллеріи и машины, приблизительно въ 2 000 000 марокъ (около 617 400 рубл. мет.).

(*«Deutsche Heeres Zeitung»*).

Броненосная лодка *Flamme*, **авизо-транспортъ** *Meurthe* **и авизо-миноносецъ** *Dragonne*. 29-го августа (н. ст.) съ казенной верфи въ Шербургѣ, спущена на воду броненосная лодка 2-го класса *Flamme*, выстроенная по образцу лодки *Fusée*; водоизмѣщеніе 1 050 тоннъ; артиллерія—два орудія, въ томъ числѣ одно 27 ц.-м. (10,63 дюйм.).

Въ іюлѣ, съ верфи казеннаго адмиралтейства въ Рошфорѣ, спущенъ на воду авизо-транспортъ *Meurthe*, котораго главныя размѣренія корпуса слѣдующія:

Длина	212 фут. 7 дюйм.
Ширина.	34 — 5 —
Среднее углубленіе	14 — 9 —
Водоизмѣщеніе	1 597 тоннъ.

Транспортъ выстроенъ по чертежамъ главнаго инженера Сабатье. Артиллерія будетъ состоять изъ шести 14 ц.-м. ($5^1/_2$ дюйм.) орудій образца 1881 года. Предполагаемая скорость хода 10,6 узловъ.

28-го августа (н. ст.) спущенъ на воду, въ Гаврѣ, съ верфи общества «Forges et Chantiers de la Mediterranée», авизо-миноносецъ *Dragonne*, выстроенный по образцу *Bombe*, т. е. въ 320 тоннъ водоизмѣщенія. Команды 49 человѣкъ.

Рѣчныя канонерки для Тонкина. Въ прошлой хроникѣ было сообщено объ испытаніи парохода *Albert*, одного изъ пяти двухвинтовыхъ мелкосидящихъ пароходовъ, выстроенныхъ заводомъ Торнейкрофта, для службы на рѣкѣ Нилѣ. Французы

Digitized by Google

также нуждаются въ подобныхъ судахъ, для плаванія по рѣчнымъ бассейнамъ въ Тонкинѣ и въ разное время туда было выслано изъ Франціи довольно большое число канонерокъ типа *Trombe* и *Henri Rivière*. Но въ большинствѣ эти суда не совершенно удовлетворяютъ своему назначенію, на что жаловался командующій войсками въ Тонкинѣ, генералъ Бріеръ-де-Лиль. Позднѣе генералъ выслалъ главныя размѣренія требуемыхъ судовъ, съ ихъ углубленіемъ, и просилъ выстроить семь такихъ судовъ. Въ настоящее время канонерки готовы и посылаются въ Тонкинъ. Образцомъ ихъ служитъ канонерка *Sergent Bobillot*, имѣющая слѣдующія размѣренія:

Длина	95 фут. 1 дюйм.
Ширина.	36 — 1 —
Глубина трюма и углубленіе .	1 — 8 —
Водоизмѣщеніе	103 тонна.

Машина въ 300 силъ, а скорость хода $8^1/_2$ узловъ. Артиллерія состоитъ изъ одного орудія малаго калибра и четырехъ пушекъ Гочкисса, калибромъ въ 37 м.-м. (1,46 дюйм.).

Но «*Journal de la Marine*» замѣчаетъ, что эти канонерки также не будутъ соотвѣтствовать своему назначенію, такъ какъ не въ состояніи проходить въ первыхъ порогахъ рѣки Красной. Предполагается еще, что каждая такая канонерка должна ходить съ буксиромъ двухъ шаландъ, чтобы вмѣстѣ перевозить до 500 человѣкъ; но въ полную воду имъ будетъ невозможно преодолѣвать теченіе въ 5—6 узловъ. По мнѣнію газеты, было бы лучше послѣдовать примѣру англичанъ, и строить для Тонкина канонерки типа *Albert*, которыя, при дѣйствіи двухъ винтовъ, могутъ ходить со скоростью до $17^1/_4$ узловъ.

Новые американскіе крейсеры. Газета «*Times*» передаетъ, что секретарю флота Соединенныхъ Штатовъ представлены инженеромъ Бруклинскаго адмиралтейства, г-номъ Минтони, проекты трехъ быстроходныхъ крейсеровъ для американскаго флота. За образцы взяты англійскіе крейсеры *Inconstant*, *Mersey* и *Scout*. Согласно проекту, большой крейсеръ долженъ быть съ ходомъ въ 18 узловъ. Размѣренія главныя, предполагаются слѣдующія:

Digitized by Google

Длина между перпендикулярами . . .	340 фут.
Длина крайняя	356 —
Ширина.	48 —
Глубина трюма	25 —
Среднее углубленіе	$19^1/_2$ —
Водоизмѣщеніе.	5 000 тоннъ.

Высота пушечныхъ портовъ отъ ватерлиніи 10 футъ. Машина двухвинтовая, горизонтальная, развивающая до 7 700 индикаторныхъ силъ.

Паровыхъ котловъ 14, каждый діаметромъ въ 12 футъ, и длиною $10^1/_2$ футъ. Котлы расположены въ двѣ группы, раздѣленныя между собою непроницаемою для воды переборкою. Машина и котлы должны быть прикрыты стальною палубою.

Артиллерія проектируется особенно сильною: четыре 8-дюйм. орудія въ полубашняхъ (два въ носу и два въ кормѣ), и двѣнадцать 6 дюйм. орудій по бортамъ, по шести на каждой сторонѣ. Кромѣ того предполагается имѣть восемь пушекъ Гочкисса и три пушки Гатлинга. Запасъ угля расчитанъ въ 850 тоннъ, на пять сутокъ полнаго хода, или на 2 310 миль. Офицеровъ и команды 418 человѣкъ. Стоимость 1 500 000 долларовъ.

Второй типъ крейсера будетъ имѣть сходство съ *Mersey*. Размѣренія слѣдующія:

Длина крайняя	325 футъ.
Ширина	46 —
Глубина трюма	$23^1/_2$ —
Среднее углубленіе	18 —
Водоизмѣщеніе	3 700 тоннъ.

Машина въ 5 500 индикаторныхъ силъ, и скорость около 18 узловъ. Артиллерія—два 8-дюйм. орудія въ барбетныхъ башняхъ въ носу, и одно на кормѣ; четыре 6-дюйм. орудія въ полубашняхъ, два впереди и два позади; шесть 6-дюйм. орудій по бортамъ; шесть пушекъ Гочкисса и двѣ Гатлинга.

Запасъ угля, по времени, одинаковый съ предыдущимъ.

Третій крейсеръ предполагается одинаковымъ съ *Scout*.

Digitized by Google

Длина.	225 футъ.
Ширина	35 —
Глубина трюма.	19 —
Водоизмѣщеніе	1 600 тоннъ.

Машина въ 3 500 индикаторныхъ силъ. Скорость хода $16^1/_2$ узловъ. Артиллерія—шесть 6-дюйм. бортовыхъ орудій, и восемь скорострѣльныхъ пушекъ.

Учрежденіе морскаго техническаго комитета австро-венгерскаго флота. До лѣта нынѣшняго года въ составѣ управленія австро-венгерскаго флота существовали только двѣ коммисіи, артиллерійская и кораблестроительная, засѣдавшія, первая въ Полѣ и вторая въ Тріестѣ. Въ настоящее же время, какъ сообщаетъ «*Armee und Marine Zeitung*», по предложенію управляющаго морскимъ отдѣломъ австро-венгерскаго военнаго министерства, вице-адмирала барона фонъ Штернека, учрежденъ морской технической комитетъ, подъ общимъ предсѣдательствомъ офицера въ чинѣ контръ-адмирала, и въ составѣ нижеслѣдующихъ семи отдѣленій:

1 отдѣленіе кораблестроительное,
2 — по машинной части,
3 — артиллерійское,
4 — торпедное,
5 — по части морскихъ минъ,
6 — технологическое и электрическое, и
7 — гидрографическое и навигаціонное.

Во главѣ каждаго изъ первыхъ трехъ отдѣленій назначены главные инженеры соотвѣтствующихъ спеціальностей; начальниками четвертаго, пятаго и седьмаго отдѣленій—флотскіе офицеры, и шестаго—спеціалистъ по электротехникѣ.

Технической комитетъ имѣетъ одну общую, для всѣхъ отдѣленій, библіотеку; затѣмъ каждое отдѣленіе, кромѣ седьмаго, имѣетъ свой архивъ, и шестое—физической кабинетъ. Печатнымъ органомъ комитета долженъ служить журналъ «*Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*», издаваемый въ Полѣ, гдѣ будутъ находиться и помѣщенія для всѣхъ отдѣленій комитета.

Digitized by Google

Первымъ предсѣдателемъ морскаго техническаго комитета назначенъ контръ-адмиралъ баронъ фонъ Питнеръ, бывшій въ нынѣшнемъ году начальникомъ практической эскадры.

Минное дѣло.

Подводная лодка Норденфельта. Недавно, въ Зундѣ близъ Ландскроны, у юго-западнаго берега Швеціи, производились испытанія подводной лодки Норденфельта, о которыхъ англійскія и шведскія газеты сообщаютъ слѣдующія подробности.

До офиціальныхъ испытаній, лодка была подвергнута слѣдующимъ опытамъ:

1) Четыре человѣка оставались внутри лодки въ продолженіи шести часовъ, безъ возобновленія запаса воздуха; бывшіе при этомъ въ лодкѣ не испытали никакого неудовольствія.

2) Лодка много разъ опускалась подъ поверхность воды; наибольшій промежутокъ времени, въ который лодка оставалась въ водѣ, не подымаясь на поверхность, равнялся часу.

3) Наибольшая глубина, до которой лодка опускалась, равняется шестнадцати футамъ.

4) Измѣняя движеніе вертикальныхъ винтовъ, всегда можно было регулировать углубленіе лодки въ водѣ, съ точностью до одного фута.

5) Наибольшее разстояніе, которое лодка, будучи замкнута и перемѣщаема собственнымъ запасомъ тепла, составляетъ 16 миль, при скорости хода въ три узла; при началѣ хода температура была 24° (вѣроятно Цельзія). Такимъ образомъ, расчитываютъ, что лодка можетъ проходить подъ водою разстояніе около 12 миль.

6) Наибольшая скорость, которой достигали на опытахъ при штилѣ, составляла не много болѣе восьми узловъ; подъ водою всегда ходили съ большею осторожностью, и съ половинною скоростью.

По свѣдѣніямъ «*Army and Navy Gazette*», размѣренія лодки не особенно значительныя, хотя вполнѣ достаточны для воздуха и помѣщенія, необходимаго командѣ состоящей изъ че-

Digitized by Google

тырехъ человѣкъ. Корпусъ стальной, въ формѣ сигары; длина лодки 64 фута, наибольшая ширина 12 футъ, и глубина 11 футъ. Надъ верхнею поверхностью лодки возвышается, безъ малаго на одинъ футъ, небольшая башня, состоящая изъ стекляннаго колпака, сквозь который командиръ имѣетъ возможность видѣть вокругъ горизонта, когда лодка приподымется къ поверхности воды. По свѣдѣніямъ шведской газеты «*Goteborgs-Posten*», наибольшій діаметръ лодки только 9 футъ, и высота башни со стекляннымъ куполомъ, защищеннымъ металлическою сѣткою, 2 фута. По обѣ стороны башни помѣщено два кожуха, разстояніе между которыми 12 футъ. При поворотѣ въ сторону стекляннаго купола, три человѣка, составляющіе команду лодки, могутъ входить и выходить черезъ башню. Въ упомянутыхъ двухъ кожухахъ установлены вертикальные винты, посредствомъ которыхъ лодка погружается въ воду и подымается. При движеніи, въ опредѣленную сторону, винтовъ, приводимыхъ въ дѣйствіе помощью пара, лодка погружается до желаемой глубины; при движеніи винтовъ въ обратномъ направленіи, или при остановкѣ ихъ, лодка снова подымается изъ воды.

Особеннаго вниманія въ лодкѣ Норденфельта, по словамъ «*Army and Navy Gazette*», заслуживаетъ устройство рулей, приспособленныхъ такимъ образомъ, что они позволяютъ удерживать, по желанію, совершенно горизонтальный курсъ. Къ этому Гетеборгская газета прибавляетъ; что означенные рули установлены у форштевня, на одной общей оси. Наибольшее затрудненіе при проектированіи лодки, заключалось въ томъ, чтобы заставить ее сохранять горизонтальное положеніе во время движенія подъ водою. Означенные же рули, при помощи соотвѣтственныхъ противовѣсовъ, принуждаютъ лодку возвращаться къ положенію равновѣсія, какъ только она уклоняется отъ горизонтальнаго направленія.

Лодка приводится въ движеніе, по прямому направленію, гребнымъ винтомъ о 4-хъ лопастяхъ, діаметромъ въ 5 футъ. Машина для этого винта системы компаундъ, съ поверхностнымъ холодильникомъ и двумя цилиндрами коихъ діаметръ 12 и 25 дюймовъ. Кромѣ того въ лодкѣ двѣ малыя машинки,

Digitized by Google

которыя употребляются, когда лодка ходитъ надъ водою—для привода въ дѣйствіе двухъ вентиляторовъ, и когда она подъ водою—для движенія вертикальныхъ винтовъ, которыми лодка подымается и опускается. Паръ добывается при посредствѣ обыкновеннаго морскаго котла, который можно отапливать какимъ угодно топливомъ; когда же лодка подъ водою, паръ получается изъ двухъ большихъ паровиковъ, окруженныхъ резервуарами съ горячею водою.

Далѣе «*Army and Navy Gazette*» сообщаетъ, что четыре человѣка остававшіеся внутри лодки, въ продолженіи шести часовъ, не испытывали неудобствъ по отношенію къ температурѣ или недостатку воздуха. Однакоже, въ лодкѣ нѣтъ никакого аппарата для очищенія воздуха химическимъ или инымъ способомъ, хотя есть приборъ, показывающій, во всякій данный моментъ, качество вдыхаемаго воздуха.

Боевое вооруженіе лодки состоитъ изъ одной мины Уайтхеда, буксируемой въ носу, и одной мины Норденфельта въ кормѣ; кромѣ того предполагается поставить впереди маленькой башни пятиствольную картечницу Норденфельта, могущую стрѣлять динамитными снарядами, когда лодка подымется къ верху. По свѣдѣніямъ шведской газеты пушка поставлена въ башнѣ и можетъ выпускать снаряды въ $1^3/_4$ килогр. (4 фунта) вѣсомъ. По словамъ той же газеты, устройство для выбрасыванія мины Норденфельта находится въ носовой части лодки.

По словамъ Гетеборгской газеты, во время опытовъ, въ лодку спускалось только три человѣка, въ томъ числѣ командиръ, капитанъ Гарретъ.

Испытанія лодки, въ присутствіи до тридцати пяти офицеровъ иностранныхъ флотовъ, были начаты 22-го сентября (н. ст.). Представителями Англіи были генералъ сэръ А. Кларкъ, начальникъ корпуса инженеровъ, съ своимъ начальникомъ штаба и однимъ адъютантомъ; адмиралъ Артюръ, капитаны Кэнъ и Джаксонъ; представителемъ англійскихъ колоній—адмиралъ Стюардъ; Франціи—капитанъ корабля де Ла Батія, морской инженеръ Корнъ, и военный агентъ въ Копенгагенѣ капитанъ Аппертъ; Италіи—адмиралъ Лабрано и одинъ капитанъ; Россіи—капитанъ 1-го ранга Верховской и

Digitized by Google

лейтенантъ Колокольцовъ; Бразиліи—адмиралъ баронъ де Ладаріо; Турціи—Сулейманъ-паша. Отъ Германіи присутствовало два морскихъ офицера, Австріи—одинъ, Японіи—четыре, Швеціи и Норвегіи, кромѣ морскаго министра, барона фонъ Оттера, шесть офицеровъ и одинъ инженеръ, отъ Даніи морской министръ Раунъ и два офицера.

Всѣ перечисленные офицеры помѣстились на канонерской лодкѣ *Edda*, которая вышла утромъ 22-го сентября изъ Ландскроны въ Зундъ. До начала опытовъ съ подводною лодкою, были произведены различныя испытанія баковаго орудія на канонерской лодкѣ *Edda*, а также находившихся на ней револьверныхъ пушекъ Норденфельта. Въ то же время датскія военныя суда вышли на встрѣчу яхты *Osborne*; на которой приближался къ мѣсту опытовъ король датскій съ своими августѣйшими гостями. Когда королевская яхта подошла близко, на лодкѣ *Edda* были посланы люди по реямъ и вся команда прокричала четыре раза «ура».

Между тѣмъ подводная лодка была выбуксирована изъ Ландскроны и тотчасъ должна была начать опыты. Но число опытовъ было уменьшено вслѣдствіе слѣдующей неудачи. Буксиръ не отдали своевременно, и когда ялъ съ канонерской лодки *Edda* очистилъ его, то 5-ти дюймовый буксиръ попалъ между двумя горизонтальными рулями въ носовой части подводной лодки и немного погнулъ одинъ изъ этихъ рулей къ верху, а другой къ низу. Вслѣдствіе этого поврежденія, лодка не могла уже ходить подъ водою, а только совершенно герметически закупоренная, въ продолженіи нѣсколькихъ часовъ ходила взадъ и впередъ между судами, на которыхъ находились зрители.

Затѣмъ лодка, при помощи вертикальныхъ боковыхъ винтовъ, была опущена подъ воду, до глубины, которая по заявленію капитана Гаррета, составляла 16 футъ, и потомъ снова поднялась къ верху.

Яхта *Osborne* отправилась обратно въ 4 часа пополудни, при чемъ со всѣхъ судовъ салютовали и кричали «ура».

На слѣдующій день, 23-го сентября (н. ст.), согласно заранѣе составленной программѣ, подводная лодка (при сня-

Digitized by Google

тыхъ горизонтальныхъ руляхъ), въ сопровожденіи канонерской лодки *Edda* съ иностранными офицерами, и буксирнаго парохода *Svea*, пошла въ 1 часъ дня къ Гельсинору. Большую часть пути лодка шла съ закрытымъ куполомъ, и со скоростью около 8 узловъ. Будучи выкрашена подъ цвѣтъ воды, та небольшая часть лодки, которая держалась надъ водою, была трудно различаема даже на небольшомъ разстояніи, тѣмъ болѣе еще потому, что уголь употреблялся совершенно бездымный. Испытаніе было признано вполнѣ удавшимся, и потому, не дойдя нѣсколько миль до Гельсинора, поворотили назадъ и пошли въ Ландскрону.

Окончательное испытаніе было назначено въ пятницу, 25-го сентября, при чемъ рѣшено было выходить изъ Ландскроны въ 11 часовъ утра. Но и тутъ случилась неудача: одинъ изъ трехъ человѣкъ, составляющихъ команду лодки, именно машинистъ, повредилъ себѣ руку въ машинѣ и потому не могъ отправиться на пробу; капитану Гаррету пришлось принять на себя должность машиниста, сверхъ своей обязанности командира. Только въ 1 часъ дня канонерская лодка *Edda* вышла въ море. На этотъ разъ, сверхъ бывшихъ въ прошлый разъ, на лодкѣ *Edda*, находилось много датскихъ морскихъ и шведскихъ артиллерійскихъ офицеровъ, а также много дамъ. *Edda* стала на якорь около Hven, куда также пришелъ частный пароходъ *Framat* изъ Ландскроны съ пассажирами, пожелавшими видѣть опыты. Затѣмъ была выбуксирована къ мѣсту опытовъ подводная лодка.

Сначала подводная лодка ходила по поверхности воды, потомъ опустилась внизъ и продолжала свой путь подъ водою; приблизительно черезъ 4 минуты лодка поднялась на столько, что надъ водою виднѣлся стеклянный куполъ; потомъ снова опустилась и черезъ 4 или 5 мунутъ опять поднялась. Этотъ маневръ былъ повторенъ нѣсколько разъ.

Править лодкою подъ водою, въ желаемомъ направленіи, не удалось вполнѣ, какъ говорили, потому что на ней не былъ полный составъ команды, а командиру приходилось исполнять должность машиниста.

Когда лодка снова показалась изъ воды, капитанъ Гарретъ

Digitized by Google

далъ паровой свистокъ, открылъ стеклянный куполъ и показался въ отверстіи башни, махая шляпою по направленію ко всѣмъ собравшимся на канонерской лодкѣ *Edda*, которые отвѣчали возгласами «да здравствуетъ капитанъ!».

Послѣ этого *Edda* и *Framat* пошли въ Ландскрону, и *Edda*, высадивъ дамъ и шведскихъ офицеровъ на берегъ, отправилась въ Копенгагенъ для доставки туда иностранныхъ офицеровъ. При проходѣ подводной лодки, которая шла на буксирѣ домой, капитана Гаррета еще разъ привѣтствовали криками «ура».

По поводу лодки и самого капитана Гаррета, въ датской газетѣ «*Nationaltidende*» были сообщены между прочимъ, слѣдующія подробности.

Въ капитанѣ Гарретѣ замѣтна смѣсь полнаго довѣрія къ лодкѣ съ своего рода предчувствіемъ, что несчастіе все таки возможно. Онъ много лѣтъ служитъ у г. Норденфельта и уже нѣсколько разъ находился въ критическихъ обстоятельствахъ съ подобными лодками. Настоящая лодка уже третья, усовершенствованная. Однажды капитанъ Гарретъ опускался въ озерѣ Меларенъ до дна, при чемъ лодка, подъ давленіемъ воды, пристала къ илистому грунту. Вверхъ былъ видѣнъ дневной свѣтъ, но какъ подняться? Наконецъ догадались дать машинѣ задній ходъ; винтъ, своимъ движеніемъ, разогналъ илъ изъ подъ дна лодки, и послѣдняя черезъ нѣкоторое время освободилась и поднялась къ поверхности. Въ другой разъ лопнула одна трубка, и только благодаря полному присутствію духа, удалось зажать отверстіе въ трубкѣ, при чемъ, однакоже, одинъ человѣкъ сильно обжогся и у командира пострадали ноги.

Новая миноноска въ Америкѣ. «*Army and Navy Journal*» сообщаетъ, что въ первыхъ числахъ сентября (н. ст.) предполагался спускъ новой миноноски, которая въ продолженіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ строилась у форта Лафайетъ. Изобрѣтатель миноноски пользовался содѣйствіемъ артиллерійскаго поручика Залинскаго. Эта миноноска уже четвертая въ серіи шлюпокъ того же изобрѣтателя; первыя двѣ оказались совсѣмъ

Digitized by Google

неудачными, третья была лучше, а настоящая, четвертая, представляетъ значительное усовершенствованіе.

Миноноска выстроена изъ дерева и желѣза, съ деревянною обшивкою, положенною на шпангоуты изъ угловаго желѣза. Форма въ видѣ сигары, длиною въ 50 футъ и съ наибольшею шириною въ 8 футъ. Надъ миноноскою возвышается на 2 фута башня. Двигатель винтъ, приводимый въ движеніе машиною, у которой котелъ отапливается нефтью.

Главная особенность миноноски заключается въ томъ, что она, если опытъ удастся, можетъ погружаться въ воду и всплывать на поверхность; въ случаѣ поврежденія въ машинѣ, шлюпка легко сама подымается. Въ настоящемъ ея видѣ, миноноска строится исключительно для испытанія ея подводныхъ качествъ, и если послѣднія окажутся удовлетворительными, то будутъ, на ней же, устраивать минныя приспособленія, подъ руководствомъ поручика Залинскаго. Впрочемъ, по словамъ газеты, шлюпка можетъ быть полезною и въ томъ случаѣ, если она не окажется способною ходить совершенно подъ водою, такъ какъ она навѣрное можетъ ходить погруженною на столько, что сверхъ воды будетъ видна только вершина башни, діаметромъ въ 18 дюймовъ и высотою въ 8 дюймовъ.

Миноноску предполагается снабдить пневматическою динамитною пушкою, калибромъ около 10 дюймовъ, и выбрасывающею снаряды, начиненные взрывчатымъ желатиномъ въ количествѣ отъ 200 до 300 фунтовъ.

Дальность полета бомбы предполагается отъ 500 до 800 ярдовъ ($2^1/_2$—4 кабельтова). Для производства выстрѣла, миноноска должна будетъ лишь на моментъ подыматься изъ воды, а послѣ выстрѣла она будетъ погружаться въ воду для заряжанія слѣдующей бомбы. Кромѣ того изобрѣтатель расчитываетъ на возможность снабжать шлюпку различными минными приспособленіями, въ томъ числѣ и аппаратами для выпуска самодвижущихся минъ.

По позднѣйшимъ свѣдѣніямъ, миноноска дѣйствительно была спущена на воду 4-го сентября, но неудачно; она ударилась при спускѣ о сваю и, получивъ пробоину, затонула

Digitized by Google

на глубинѣ 10 футъ. Въ послѣдствіи миноноску подняли и теперь она починяется.

Мина генерала Бердана. Американская газета «*Army and Navy Journal*» сообщаетъ, что получила отъ генерала Бердана полное описаніе его минъ, съ приложеніемъ ихъ фотографическихъ снимковъ, а также письмо, въ которомъ генералъ увѣдомляетъ, что, заключивъ съ главнѣйшими правительствами условіе о пользованіи его минами не иначе, какъ съ его разрѣшенія, онъ, въ настоящее время, уже не держитъ въ секретѣ свое изобрѣтеніе, и предлагаетъ обнародовать надлежащее описаніе, взамѣнъ появившихся въ періодической печати ошибочныхъ извѣстій объ его изобрѣтеніяхъ.

Въ описаніи, которое газета даетъ безъ чертежей, говорится, что существующія во флотахъ противоминныя сѣтки теперь безполезны, если для атаки употреблять мины Бердана. По системѣ изобрѣтателя употребляется всегда двѣ мины, при чемъ одна слѣдуетъ въ кильватерѣ другой. Въ одномъ случаѣ передовая мина имѣетъ въ себѣ взрывчатый зарядъ, который при ударѣ о противоминную сѣтку разрываетъ ее, и тогда вторая мина, соединенная съ первою линемъ, и слѣдуя за нею въ разстояніи 30—40 футовъ, входитъ въ отверстіе сѣтки и направляется въ атакуемое судно. Или же, въ другомъ случаѣ, первая мина идетъ безъ взрывчатаго заряда и только ударяетъ въ сѣтку, останавливается, и служитъ въ качествѣ точки опоры для второй мины.

При употребленіи двухъ взрывчатыхъ минъ, каждая съ своимъ двигателемъ, первая направляется съ миноноски, а вторая идетъ слѣдомъ за первою, у которой двигательный механизмъ нѣсколько сильнѣе. Во второмъ случаѣ, когда передняя мина безъ заряда, вторая снабжена особымъ приспособленіемъ, при помощи котораго она, имѣя первую мину въ качествѣ опоры, подходитъ подъ предохранительную сѣтку и затѣмъ направляется къ подводной части атакуемаго судна.

Означенное приспособленіе заключается въ особомъ горизонтальномъ рулѣ у задней мины, который удерживается въ положеніи равновѣсія вытянутымъ линемъ, соединяющимъ обѣ мины. Но, когда передняя мина засядетъ въ сѣткѣ и линь

Digitized by Google

ослабнетъ, горизонтальный руль отклоняется, и мина ныряетъ подъ сѣтку, по направленію около 15° къ горизонту; затѣмъ она подымается подъ тѣмъ же угломъ и идетъ прямо въ подводную часть броненосца, не защищенную бронею. Когда атакуемое судно не защищено сѣткою, то употребляется линь нѣсколько короче.

Полная длина мины 31 футъ; ширина ея у миделя 21 дюймъ, а глубина 31 дюймъ; водоизмѣщеніе мины 2 800 фунтовъ. Взрывчатый зарядъ употребляется изъ пироксилина или динамита, въ количествѣ 100 килограммовъ. Взрывъ производится новымъ приспособленіемъ, состоящимъ изъ небольшаго мѣднаго стержня, который обламывается въ моментъ прикосновенія съ препятствіемъ.

Двигательная сила заключается въ ракетномъ составѣ, обезпечивающемъ прохожденіе мины на разстояніи полутора верстъ со скоростью 24 узловъ. Давленіе газа, образуемаго при горѣніи ракетнаго состава, достигаетъ около 2 000 фунтовъ на квадр. дюймъ, но, въ случаѣ необходимости, можетъ быть увеличено, безопасно, до 5 000 фунтовъ. Газъ проходитъ черезъ отверстіе въ минѣ и дѣйствуетъ на турбину, которая вращаетъ гребной винтъ, при чемъ выигрывается сила приблизительно на 1 200% сравнительно съ прежнею системою непосредственнаго дѣйствія газа на воду.

Какъ сказано выше, передняя мина управляется съ миноноски, съ которою она соединена тонкимъ проводникомъ. Эта передняя мина держится подъ поверхностью воды, и отъ нея возвышается надъ водою небольшой стержень въ 3 или 4 фута, на который насаживается днемъ кружокъ, а ночью фонарь, обращенный свѣтомъ къ кормѣ. Задняя мина всегда идетъ подъ поверхностью воды, чтобы не подвергаться дѣйствію непріятельскихъ выстрѣловъ.

Противъ миноносокъ и деревянныхъ судовъ генералъ Берданъ предлагаетъ употреблять только одну переднюю мину.

Digitized by Google

Артиллерія.

34 ц.-м. (13,4 дюйм.) орудіе полковника де Банжа. Подробное описаніе орудія полковника де Банжа, которое выставлено на Антверпенской выставкѣ, помѣщено, вмѣстѣ съ математическими изслѣдованіями силы орудія, въ журналѣ «*Le Genie Civil*» отъ 4-го іюля. Здѣсь же будутъ приведены болѣе краткія свѣдѣнія, заимствованныя изъ августовской книжки «*Revue d'Artillerie*».

Орудіе де Банжа состоитъ изъ стальной трубы скрѣпленной 74-мя кольцами, также стальными; кольца гораздо тоньше чѣмъ на принятыхъ во французской артиллеріи орудіяхъ того же калибра.

Наибольшая толщина внутренней трубы орудія только 133 м.-м. (5,236 дюйм.); вмѣстѣ же съ кольцами, наибольшая толщина стѣнки орудія, въ казенной его части, составляетъ приблизительно одинъ калибръ.

Для предупрежденія прорыва газовъ полковникъ де Банжъ употребляетъ собственнаго изобрѣтенія кольцо изъ азбеста. Для накатыванія орудія послѣ выстрѣла и для удержанія отката имѣются гидравлическіе аппараты и буфферы.

Главныя размѣренія орудія и принадлежностей слѣдующія:

Калибръ	340 мм.	(13,39 дюйм.)
Полная длина 33 калибра или .	11,06 м.	(36,3 фут.)
Длина канала 30 калибровъ или	10,48 —	(34,4 —
Длина зарядной каморы . . .	2,8 —	(9 ф. 2,2 д.
Діаметръ — — . . .	347 мм.	(13,66 дюйм.)
Длина нарѣзной части канала .	7,68 м.	(25 ф. 4,4 д.)
Число нарѣзовъ	144	
Глубина —	1,5 мм.	(0,6 лин.)
Ширина —	5 —	(2 лин.)
Уголъ наклона нарѣзовъ въ началѣ	0°30′	
— — — у дула .	7°0′	
Вѣсъ орудія	37 500 кгр.	($2289^1/_4$ пуд.)
Перевѣсъ казенной части . . .	0	
Вѣсъ заряда	180 кгр.	($439^1/_2$ фунт.)

Digitized by Google

Длина снаряда $3^3/_4$ калибра, или	1,27 м. (3 фут. 2 д.)
Вѣсъ стальнаго снаряда отъ 420 до	550 кгр. ($25^5/_8$—$33^1/_2$п.)
Вѣсъ береговаго станка съ компрессорами	54 000 кгр. (3 296 пуд.)
Уголъ возвышенія { наибольшій.	+33°
Уголъ возвышенія { наименьшій.	—15°
Высота оси цапфъ надъ платформою	3,5 м. ($11^1/_2$ фут.)
Начальная скорость снаряда, вѣроятная	650 м. (2132 фут.)
Наибольшая дальность, вѣроятная	18 км. (18 верстъ).

А. Пиленко.

Digitized by Google

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ПРАВИЛЪ ОБЪ ИЗДАНІИ

МОРСКАГО СБОРНИКА.

Статьи для напечатанія въ М. Сб. препровождаются въ Редакцію черезъ Контору журнала или черезъ Ученое Отдѣленіе Морскаго Техническаго Комитета въ Адмиралтействѣ.

За исключеніемъ статей, присланныхъ отъ высшаго морскаго начальства, съ резолюціею—напечатать въ такой-то книжкѣ М. Сб. прочія статьи распредѣляются по №№ журнала по усмотрѣнію Редакціи.

Вознагражденіе за статьи, помѣщаемыя въ М. Сб., полагается: за оригинальныя отъ 25 до 50 р. и въ нѣкоторыхъ случаяхъ болѣе, за извлеченія и компиляціи отъ 25 до 30 р.; за переводы отъ 12 до 20 р. за листъ.

Авторъ имѣетъ право на полученіе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи безвозмездно; если онъ желаетъ воспользоваться этимъ правомъ, то приглашается написать о томъ на самой статьѣ. По особымъ уваженіямъ разрѣшается печатаніе и большаго числа отдѣльныхъ оттисковъ, но съ платою за бумагу. Желающіе на этомъ основаніи получить болѣе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи,—означаютъ на рукописи сколько именно.

Оригинальныя сочиненія должны быть присылаемы за подписью автора, а переводныя—съ указаніемъ, сверхъ того, той книги, откуда взяты. Если автору не угодно, чтобы его имя было извѣстно публикѣ, онъ приглашается предварить о томъ Редакцію.

Редакція покорнѣйше проситъ доставлять статьи четко написанными, въ особенности же означать разборчиво имена собственныя и цифры.

Digitized by Google

Контора «Морскаго Сборника» помѣщается въ книжномъ магазинѣ Коммисіонера Ученаго Отдѣленія Морскаго Техническаго Комитета Николая Гавриловича Мартынова—на Невскомъ проспектѣ, въ д. № 46, гдѣ исключительно принимается подписка на полученіе «Морскаго Сборника» въ 1885 году. Подписка въ редакціи не принимается.

СТОИМОСТЬ ГОДОВАГО ИЗДАНІЯ ВЪ 1885 ГОДУ.

	Безъ доставки и пересылки.	Съ доставкою и пересылкою въ Россіи	за границу.
Лицамъ морскаго вѣдомства	4 рубля.	5 рублей.	8 рублей.
Прочимъ подписчикамъ.	6 —	7 —	10 —
Каждая книжка отдѣльно	50 коп.	65 коп.	90 коп.

За исправную доставку и пересылку книжекъ «Морскаго Сборника» редакція отвѣчаетъ только въ такомъ случаѣ, когда подписка сдѣлана въ ея конторѣ, а потому во избѣжаніе жалобъ, редакція проситъ г.г. подписчиковъ высылать деньги непосредственно въ книжный магазинъ Николая Гавриловича Мартынова — Невскій проспектъ, № 46.

Просьбы о перемѣнѣ адресовъ, претензіи и другія сообщенія подписчики адресуютъ тѣмъ мѣстамъ и лицамъ, которымъ они выслали деньги.

Въ первыхъ числахъ каждаго мѣсяца, книжки М. Сб. сдаются въ почтамтъ, а потому въ случаѣ поздняго полученія ихъ, просятъ доводить о томъ до свѣдѣнія почтоваго начальства.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google